Nr 19 (62)

KIEROWNICA

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK CZWARTY — Warszawa, dnia 15 października 1951 r. — Cena 0.75 gr

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO DNIEM POLSKO-RADZIECKIEGO BRATERSTWA BRONI

NIECH ŻYJE WOJSKO POLSKIE
WIERNA STRAŻ POLSKI LUDOWEJ







Rocznica bitwy pod Lenino została uchwałą Rządu Rzeczypospolitej wyznaczona jako Dzień Wojska Polskiego. Bitwa pod Lenino stoczona 12 października 1943 roku przez I Dywizję im. Tadeusza Kościuszki u boku bohaterskiej Armii Radzieckiej przeciwko hordom hitlerowskim — scementowała braterstwo broni i idei Wojska Polskiego z Armią Radziecką. Pod Lenino wspólnie przelana krew żołnierza polskiego i radzieckiego, symbol polsko - radzieckiego braterstwa broni, przyczyniła się do rozgromienia imperializmu niemieckiego, wyzwolenia Polski i ustanowienia władzy ludowej — władzy robotników i chłopów pracujących.

Pierwsza Dywizja powstała przy bezinteresownej pomocy Rządu Radzieckiego na prośbę Związku Patriotów Polskich w ZSRR. Rząd radziecki stworzył żołnierzowi polskiemu pierwszorzędne warunki życia, wyposażył Dywizje w nowoczesny sprzęt i technikę bojową. Wszystko to wzmogło u Kościuszkowców uczucie wdzięczności dla narodów radzieckich, dla Armii Radzieckiej i dla jej Wodza Józefa Stalina. Na pismo wysłane przez żołnierzy I Dywizji — tow. Stalin nadesłał odpowiedź, którą żołnierze przyjęli z najgłębszym wzruszeniem. Depesza ta brzmiała:

„Zapewniam Was, że Związek Radziecki zrobi wszystko możliwe, aby przyśpieszyć rozgromienie naszego wspólnego wroga — hitlerowskich Niemiec, wzmocnić polsko-radziecką przyjaźń i ze wszystkich sił pomóc wskrzeszeniu silnej i niepodległej Polski. Życzę Wam powodzenia w Waszej pracy".

Twórcami i organizatorami I-ej Dywizji byli polscy komuniści, którzy podczas okupacji znaleźli się na terenie Związku Radzieckiego: Alfred Lampe, Wanda Wasilewska, Jakub Berman, Hilary Minc, Aleksander Zawadzki, Roman Zambrowski, Edward Ochab, Marian Naszkowski i inni. To oni wierni wskazaniom Partii wychowywali żołnierzy w duchu miłości do Polski i ludu polskiego, w duchu miłości i wdzięczności do Związku Radzieckiego, w duchu braterstwa broni z bohaterską Armią Radziecką, która walczyła o wolność nie tylko własnej Ojczyzny, ale również o wyzwolenie Polski i innych narodów uciemiężonych przez bandy hitlerowskie.

W bitwie pod Lenino wielu Kościuszkowców okryło się nieśmiertelną chwałą. Na wieki pozostaną w pamięci narodu polskiego postacie komunistów polskich Mieczysława Kalinowskiego, Romana Pazińskiego, bohaterska postać Anieli Krzywoń i d-cy I-go batalionu 1 pp. majora Lachowicza, Polaka - oficera radzieckiego, który przekazywał Kościuszkowcom swe bogate doświadczenie zdobyte w szeregach Armii Radzieckiej.

Kościuszkowcy, a później żołnierze I i II Armii, GL, AL walczyli o taką Polskę, jaką dzisiaj budujemy.

Krew Kościuszkowców przelana w bitwie pod Lenino nie poszła na marne. Dzięki ich męstwu i bohaterstwu zrodziła się Polska Ludowa — Ojczyzna robotników, chłopów i inteligencji pracującej. Dzięki Kościuszkowcom przepędzone zostały pijawki obszarniczo-kapitalistyczne, które w ciągu wieków wysysały wszystkie soki żywotne z ludu polskiego. Walka i bohaterstwo żołnierzy - Kościuszkowców scementowały przyjaźń i wieczny sojusz narodu polskiego z państwem zwycięskiego socjalizmu — Związkiem Radzieckim. Dzięki ich słusznej walce o wyzwolenie społeczne i narodowe Polski jesteśmy w stanie dziś wznosić w górę potężne mury Polski Ludowej, rozbudowywać nasz przemysł, rolnictwo i kulturę, budować szczęśliwą przyszłość dla narodu polskiego — socjalizm.

Ósmą rocznicę swego istnienia Wojsko Polskie obchodzi w naprężonej sytuacji międzynarodowej. Bankierzy i fabrykanci amerykańscy, którzy rządzą Stanami Zjednoczonymi podporządkowali sobie rządy całego szeregu państw Europy Zach. i Poł. Ameryki i wszelkimi sposobami dążą do rozpętania nowej wojny światowej. W tym celu realizują niespotykany dotąd wyścig zbrojeń, rozsiewają histerię wojenną we własnych krajach, odradzają militaryzm japoński, odbudowują armię hitlerowską. Żołnierz polski, jak i cały naród polski zdaje sobie sprawę, że knowania imperializmu amerykańskiego godzą przede wszystkim w naszą Ojczyznę.

Wiemy jednak, że plany te natrafiają na coraz większy opór narodu i świata, które nie chcą wojny i nie chcą umierać dla jeszcze większego wzbogacenia się kapitalistów. Dlatego rośnie z dnia na dzień siła i potęga światowego obozu pokoju na czele którego stoi potężny Związek Radziecki.

Zdajemy sobie sprawę jak ważnym ogniwem w tym froncie jest Polska z jej zasobami surowcowymi i przemysłem W tej sytuacji przed naszymi Siłami Zbrojnymi stają zaszczytne i odpowiedzialne zadania: podnieść na jeszcze wyższy poziom naszą gotowość bojową, by jak najlepiej strzec naszej niepodległości, by czujnie stać na straży zdobyczy ludu polskiego przed zakusami amerykańsko - hitlerowskich podpalaczy świata, by stale zacieśniać braterstwo broni z Armią Radziecką, ucząc się od Niej sztuki zwyciężania i miłości Ojczyzny. Żołnierz nasz w swoim trudzie wyszkoleniowym czerpie natchnienie i przykład z budowniczych Nowej Huty, Wizowa, Gorzowa, MDM, Andrychowa, Lublina i dziesiątków innych potężnych obiektów Planu 6-letniego.

Z największą radością żołnierze naszej służby przyjęli wiadomość o tym, że robotnicy inżynierowie Żerania zobowiązali się, dla uczczenia 34 Rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, wypuścić pierwszy polski samochód osobowy M-20 „Warszawa".

Dzień Wojska Polskiego jest dniem mobilizacji dla szeregowych, podoficerów i oficerów w walce o jeszcze większe sukcesy w wyszkoleniu, służbie i miłości do swojej ludowej Ojczyzny.



Kpt. Z. Wilamowski

BĘDZIEMY STRZEC I POMNAŻAĆ TRADYCJĘ KIEROWCÓW — KOŚCIUSZKOWCÓW

Chlubny i pełen sławy jest szlak bojowy służby samochodowej Ludowego Wojska Polskiego Znaczony udziałem żołnierzy kierowców w walkach pod Lenino, o wyzwolenie Warszawy, Bydgoszczy, Gdyni, Gdańska, Kołobrzegu, o przełamanie Wału Pomorskiego, forsowanie Nysy i bitwami o Drezno, Budziszyn i Pragę Czeską — pozostanie na zawsze w pamięci polskich kierowców jako wyraz męstwa i odwagi, poświęcenia w wykonywaniu swych obowiązków i wierności przysiędze, symbol wieczystego braterstwa z kierowcami niezwyciężonej Armii Radzieckiej, oraz nieprzebrana skarbnica przykładów działania służby samochodowej we wszystkich rodzajach walk.

W toku walk z faszystowskim najeźdźcą setki żołnierzy — kierowców służby samochodowej Wojska Polskiego zostało odznaczonych wysokimi polskimi i radzieckimi odznaczeniami.

Wspaniały szlak bojowy od Lenino do Berlina przeszła służba samochodowa 1 Dywizji im. Tadeusza Kościuszki. Z żołnierzy i oficerów służby samochodowej tej dywizji wyszli doświadczeni dowódcy służby samochodowej, jak oficerowie: Nowicki, Underko i inni.

Źródłem wspaniałych sukcesów uzyskanych przez tę jednostkę był głęboki patriotyzm żołnierzy i świadomość, że jedynie w oparciu o Armię Radziecką i w ścisłym sojuszu z krajem Zwycięskiego Socjalizmu, Związkiem Radzieckim wyzwolą kraj z pęt hitlerowskiej niewoli i panowania rodzimej reakcji. Osiągnięte sukcesy były wynikiem szkolenia się żołnierzy służby samochodowej I i II Armii WP na doświadczeniach bratniej Armii Radzieckiej, stałego pogłębiania wiadomości i umiejętności wojskowych oraz ścisłego zachowania wysokiej dyscypliny.

W wojnie z najeźdźcami faszystowskimi, żołnierze — kierowcy, podobnie jak i wszyscy polscy żołnierze, przejawili bezprzykładne męstwo, ofiarność i bohaterstwo. Pamięć o bohaterskich kierowcach dowożących amunicję do pierwszych linii, w bitwie pod Lenino, o dzielnych kierowcach motopiechoty Karolu Powale, Janie Bylińskim, Tadeuszu Machale i wielu innych na zawsze pozostanie w sercach kierowców i służyć nam będzie za wzór waleczności i bohaterstwa.

Tradycje wierności przysiędze wojskowej znalazły swój wyraz w wytrwałości i mężnym zachowaniu się żołnierzy w walce. Tradycji tej wraz ze wszystkimi żołnierzami dotrzymywali zawsze i kierowcy. Plut. Jerzy Rawecki, gdy samochód jego został zniszczony, seriami z automatu zniszczył zbliżającego się do wozu wroga.

Tradycje koleżeństwa żołnierskiego i wzajemnej pomocy znajdują swój wyraz w opiece oficerów nad swoimi podwładnymi i w zaufaniu podwładnych o swoich dowódców. W czasie walk pod Budziszynem samochód kierowcy kpr. Józefa Molendy „podrywa się" na minie i zostaje unieruchomiony. Ranny jest ppor. Pawelski. Niemcy usiłują za wszelką cenę zniszczyć do reszty samochód i jego załogę. Wówczas kierowca kpr. Molenda po wystrzelaniu całej amunicji osłania odwrót rannemu dowódcy, niszcząc granatami wroga i odprowadza go do własnego pododdziału.

Dziś w warunkach pokojowych, zadaniem naszym jest wiernie strzec i pomnażać chlubną tradycję bojową służby samochodowej, wpajać młodym żołnierzom przywiązanie do swojej jednostki i dumę z przebytego przez nią szlaku bojowego. Być godnym swej jednostki służby samochodowej o tak pięknej przeszłości, dorównać jej bohaterstwu, do starych tradycji dodawać nowe — oto nasze dzisiejsze zadanie.

Chlubne czyny bojowe dokonywane przez żołnierzy — kierowców na polach bitew w latach wojny wzywają nas dzisiaj do nowych osiągnięć. W warunkach pokojowych walczyć będziemy aby jednostka w której odbywamy służbę była przodująca, wyróżniała się gotowością bojową służby samochodowej z pośród innych jednostek. Te bohaterskie tradycje, które kiedyś zagrzewały naszych żołnierzy kierowców I i II Armii WP do nowych sukcesów bojowych obecnie mobilizują nas do osiągnięcia wysokiego poziomu wyszkolenia bojowego i politycznego.

Studiując tradycje naszej służby musimy wysnuć z niej właściwy wniosek, że do osiągnięcia powodzenia w walce bohaterstwo i mestwo łączy sie nierozerwalnie z umiejętnością. Samo tylko bohaterstwo i ofiarność nie doprowadzi do wzorowego spełnienia swych obowiazków, do pokonania wroga. Do uzyskania go trzeba mieć także określone wiadomości i umiejętności, doskonale znać swój sprzęt i broń, umieć prowadzić z niej celny ogień, znać sposób użycia i ochrony swego sprzętu w każdych warunkach.

Tradycje bojowe naszej służby przepojone są nierozerwalnym braterstwem broni z bohaterska Armią Radziecką i jej służbą samochodową, utrwalonym wspólnie przelaną krwią w niezliczonych walkach długiego szlaku bojowego. Dziś gdy agresywny imperializm anglo - amerykański, sprzymierzony z najzaciętszymy wrogami Polski — byłymi SS-owcami, zagraża naszej niepodległości, wolności i pokojowi całej ludzkości, zadaniem naszym jest wzmocnić jeszcze bardziej tę nierozerwalną więź łączącą nas z najpotężniejszą armią świata, armią dysponującą najwspanialszym uzbrojeniem i techniką, z Armią Radziecką.



W pododdziale ofic. Wróblewskiego jednym z przodujących kierowców, wyróżniających się w konserwacji, oraz we wzorowym utrzymaniu sprzętu samochodowego, jest st. szer. Batorski Edmund.

St. szer. Batorski jest ZMP-owcem, synem robotnika. Przez aktywną pracę na terenie organizacyjnym, wpajanie i popularyzowanie wśród swych kolegów bojowych tradycji służby samochodowej, poprzez wprowadzanie w czyn omawianych na zebraniach zasad wzorowego chronienia sprzętu — st. szer. Batorski zasłużył godnie na miano „wzorowego kierowcy".



Ob. Fronkiel Józef jest jednym z byłych żołnierzy — kierowców I Armii WP. Ob. Fronkiel z dumą wspomina okres walk o wyzwolenie. Lenino, Chełm, Warszawa, Wrocław, Berlin — oto szlak bojowy, który przebył początkowo jako mechanik oddziału remontowego, później zaś jako kierowca.

— „Kierowcy — kościuszkowcy" — opowiada — doskonale zdawali sobie sprawę z ważności zadania, jakie miała do spełnienia w czasie wojny służba samochodowa. Od sprawności technicznej naszych samochodów zależało w dużej mierze powodzenie walki".

Ob. Fronkiel jest obecnie Przodownikiem Pracy. Pracuje on, jako starszy mechanik w WZM-tach, przygotowując sprzęt samochodowy dla Ludowego Wojska.

Sylwetki wzorowych kierowców



Szer. Maciejski Tomasz, to przodujący kierowca z oddziału oficera Kozickiego. Wyróżnia się on zarówno troską o powierzony sprzęt samochodowy, jak też wysoką świadomością polityczną. — „Dzień Wojska Polskiego — mówi szer. Maciejski — jest dniem, w którym wszyscy kierowcy winni udowodnić, że służba samochodowa, jest jedną z przodujących służb Wojska. Każdy kierowca winien pamiętać o tradycjach naszej służby powstałej w ogniu walk z faszyzmem. Obowiązkiem każdego z nas jest kontynuowanie tych tradycji, przez wzorowe wykonywanie naszych obowiązków i dbałość o powierzony nam sprzęt samochodowy".

St. sierż Grelak jest synem wyrobnika wiejskiego. Zawierucha wojenna zastała go na terenach bratniej ziemi radzieckiej. Na apel Związku Patriotów Polskich sierż. Grelak zgłosił się natychmiast w szeregi Wojska Polskiego w I Armii zdobył odpowiedzialny zawód — kierowcy. Przeszedł on bohaterski szlak bojowy Lenino—Berlin. Posiada wiele odznaczeń radzieckich i polskich, które otrzymał za wzorowe pełnienie obowiązków żołnierza-kierowcy.

Obecnie st. sierż. Grelak jest instruktorem wyszkolenia fachowego. Szkoli nowe kadry kierowców WP, uczy ich wzorować się i cenić przodującą technikę radziecką.



Kierowcy I i II Armii



CHLUBNĄ kartą historii Ludowego Wojska Polskiego są dzieje walk żołnierzy Służby Samochodowej I i II Armii z faszystowskim najeźdźcą. Powstałe na bratniej ziemi radzieckiej kolumny samochodowo-transportowe, niejednokrotnie w trudnych warunkach, zmuszone były do wykonywania powierzonych im zadań. Wiele trzeba było umiejętności i poświęcenia kierowców, mechaników i dowódców kolumn, aby na czas dowieść na pierwszą linię frontu amunicję, zaopatrzenie lub sprzęt bojowy. Często powodzenie poszczególnych jednostek I i II Armii w dużej mierze uzależnione było od natychmiastowego uzupełnienia amunicji czy też paliwa, od szybkiego przegrupowania oddziałów.

Służba Samochodowa mimo olbrzymich trudności z chlubą wypełniała nałożone nań zadania. Wielką pomocą w wykonywaniu tych zadań byli instruktorzy Armii Radzieckiej, którzy służyli naszym kierowcom i mechanikom swym doświadczeniem fachowym i bojowym. Dzięki Ich ofiarnej pracy i poświeceniu Służba Samochodowa osiągnęła w przeciągu bardzo krótkiego czasu pełną gotowość bojową, odnosząc u boku Armii Radzieckiej zdecydowane zwycięstwo nad zaborczym imperializmem niemieckim. Dziś żołnierze-kierowcy poznając i studiując tradycje Służby Samochodowej I i II Armii uczą się na nich wzorowego wykonywania powierzonych zadań, uczą się miłować nierozerwalny sojusz Wojska Polskiego z Armią Radziecką.

Z okresu walk z faszyzmem hitlerowskim mamy wiele pięknych przykładów bohaterstwa żołnierza-kierowcy. Oto niektóre z nich.

×

WE wrześniu i październiku 1944 roku, 2 Samodzielny Baon Samochodowy, stacjonujący w Emowie dokonywał częstych wyjazdów na linie frontu. Lotnictwo faszystowskie atakowało kolumny samochodowe, chcąc przez to powstrzymać dowóz amunicji i paliwa, na przednie pozycje naszych wojsk. Wiele trzeba było odwagi i „zimnej krwi", aby w czasie ataków lotniczych szczególnie nocnych, wykonać powierzone zadanie bojowe.

Pewnej nocy jedna z kolum samochodowych dowodzona przez plut. Adamczewskiego Mirosława wiozła pociski dla baterii przeciwlotniczych, stanowiących osłonę jednej ze stacji kolejowych. Kolumna niespodziewanie zaatakowana przez samoloty faszystów nie miała możności ujść przed niebezpieczeństwem, gdyż teren był piaszczysty. Wypadki następowały po sobie błyskawicznie. Atakujące Messerschmitty ogniem swych szybkostrzelnych działek wznieciły pożar w silnikach dwóch samochodów, stanowiących czoło kolumny. Groziło poważne niebezpieczeństwo zniszczenia całego transportu. Sytuacja była niezwykle groźna. Wtedy to mechanik kpr. Rogowski wraz ze swym pomocnikiem Kowalewskim doskoczyli do objętych ogniem silników i stłumili pożar, ratując w ten sposób cenny transport od zniszczenia.

×

W okresie poprzedzającym wyzwolenie Warszawy szczególnie ciężkie zadania miały do wykonania kolumny samochodowe ofic. Tłoczyńskiego. Nocami zaopatrywały one w amunicję pierwsze linie okopów położone nad samym brzegiem Wisły, w drodze powrotnej zaś zabierały ciężko rannych. W trudnych warunkach atmosferycznych i terenowych, mimo silnego obstrzału artyleryjskiego kolumny ofic. Tłoczyńskiego zawsze na czas wykonywały zadania bojowe. Pamiętnym wydarzeniem było przewiezienie rannych z odcinka, z którego atakowano pozycje niemieckie na Czerniakowie i forsowano Wisłę. Celem zabezpieczenia jak największej wygody przewożonym rannym żołnierzom zaledwie w ciągu kilku godzin przygotowano Zis-y, obciążając je dodatkowo balastem w postaci ziemi. Kolumna w składzie 9 Zis-ów w okresie kilku dni wywiozła z linii frontu 725 rannych, dostarczając ich do szpitali polowych na zapleczu. Za zasługi bojowe i sprawne wykonanie zadania ofic. Tłoczyński odznaczony został Krzyżem Walecznych.

ppłk. B. Barycki



PO OBOZACH letnich

Jednostki Ludowego Wojska Polskiego wróciły z obozów letnich. Okres ten żołnierze, podoficerowie i oficerowie wykorzystali do intensywnego szkolenia, do podniesienia swojej wiedzy politycznej i fachowej.

W czasie obozów letnich wojsko nasze udoskonalało swoją wiedzę, a w kraju w tym czasie wyrosły liczne budowle socjalistyczne, jak Huta „Częstochowa", Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu, Elektrownia w Dychowie i inne. Naród nasz pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Prezydenta RP BIERUTA buduje szczęśliwą przyszłość Polski Ludowej — Polski Socjalistycznej.

Wojsko Polskie, zbrojne ramię narodu wiernie broni zdobyczy klasy robotniczej, oroni pokoju. Każdy żołnierz rozumie, że dobrze spełniać swój obowiązek wobec Ojczyzny, to znaczy systematycznie i uporczywie pogłębiać swą wiedzę polityczną i wojskową, to znaczy umieć po mistrzowsku władać bronią i techniką, jaka jest na wyposażeniu naszego wojska.

Wielki Wódz Związku Radzieckiego i klasy robotniczej całego świata Generalissimus STALIN powiedział: „W czasie pokoju należy uczyć żołnierzy tylko tego. co potrzebne im będzie na wojnie oraz uczyć tak, jak będą oni działać w walce, w wykonywaniu zadań bojowych."

Dla lepszego opanowania powyższych zadań służą nam obozy letnie, które stwarzają warunki najbardziej podobne do bojowych. Na obozach letnich stworzono warunki szkolenia dla wszystkich rodzajów broni i służb, dla ich współdziałania.

Dlatego też okres obozów letnich dla kadr służby samochodowej — żołnierzy, podoficerów i oficerów ma szczególnie ważne znaczenie.

Na obozach letnich oficer naszej służby uczy się kierować służbą w skomplikowanych warunkach polowych, uczy się organizować marsze i wszechstronnie je zabezpieczać, prawidłowo organizować eksploatację i obsługę pojazdów mechanicznych, uczy się współdziałać z innymi rodzajami broni i służb, co jest jednym z najważniejszych zagadnień w nowoczesnym wojsku, a takim wojskiem jest nasze Ludowe Wojsko Polskie.

Podoficer służby samochodowej na obozie letnim praktycznie uczy się, jak w warunkach polowych dowodzić drużyną, organizować obsługę samochodów, jak wykonywać przeglądy techniczne, naprawy itd.

Żołnierz naszej służby praktycznie uczy się, jak prawidłowo w ciężkim terenie, w różnej porze dnia i nocy prowadzić swój pojazd mechaniczny, wykonywać to lub inne zadania w jednostce, w której służy. Uczy się przewozić piechotę, artylerię, sprzęt inż. sap. itd. Uczy się prawidłowo maskować i okopywać swój pojazd mechaniczny, uczy się bronić go przed napadem „nieprzyjaciela".

Z tego wynika, że obozy letnie dla naszej służby, to wielka szkoła ugruntowania i pogłębiania wiadomości nabytych podczas szkolenia w garnizonie i opanowanie prawidłowego wykorzystania pojazdów mechanicznych w trudnych warunkach terenowych.

Jak wykazała jesienna inspekcja, kadry naszej służby czas spędzony na obozach letnich wykorzystały należycie. Ocena, jaką uzyskali świadczy o tym, że służba samochodowa naszego wojska egzamin ten zdała dobrze.

Każdy kierowca WP praktycznie przekonał się, że posiada i kieruje wspaniałym sprzętem samochodowym i, że po dokładnym poznaniu tego sprzętu może wykonać każde zadanie postawione mu przez dowództwo. Przekonał się, że posiada sprzęt, który tak wspaniale zdał egzamin na polach bitew II wojny światowej. Każdy kierowca przekonał się, że być dobrym kierowcą w garnizonie, prowadzić samochód po dobrych drogach, to jest jeszcze mało dla wojskowego kierowcy. Musi on umieć prowadzić samochód w trudnych warunkach terenowych po bezdrożu, w terenie falistym, błotnistym, piaszczystym itp. Winien umieć wybrać i pokonywać brody, rowy i inne przeszkody nie uszkadzając sprzętu. Winien umieć wykorzystywać teren dla szybkiego i odpowiedniego maskowania i okopywania swego pojazdu.

Każdy kierowca samochodowy przekonał się, że np. przywiezienie piechoty do odpowiedniego punktu, czy zawiezienie działa na stanowisko ogniowe, odpowiednie zamaskowanie i ochrona swojego pojazdu, to nie jest prosta sprawa. Wymaga ona od kierowcy dużego wysiłku, odwagi, wytrwałości i umiejętności.

Takie zadania może wykonać tylko ten kierowca, który systematycznie podnosi swój poziom polityczny, ogólno-wojskowy i fachowy, który wyrabia w sobie poczucie odpowiedzialności osobistej przed dowództwem, który wykonuje swoje czynności zgodnie z regulaminami i przepisami wojskowymi, stale umacnia dyscyplinę wojskową, dba o swój sprzęt i prawidłowo go eksploatuje.

Każdy kierowca samochodowy musi pamiętać, że umacnianie dyscypliny wojskowej jest świętym obowiązkiem każdego żołnierza, a szczególnie żołnierza-kierowcy, od którego często zależy wykonanie zadań bojowych innych żołnierzy, od którego często nawet zależy ich życie.

Nasi oficerowie, podoficerowie i żołnierze, wracając z obozów letnich do garnizonów nabyli dalsze poważne doświadczenia w dowodzeniu i kierowaniu służbą, w prowadzeniu pojazdów mechanicznych, podnieśli swój poziom polityczny, ogólnowojskowy i fachowy, stanęli o szczebel wyżej w opanowaniu przedmiotów wojskowych.

Powracając z obozów do garnizonu żołnierze naszej służby i żołnierze całego wojska muszą pamiętać, że życie, nauka wojenna i technika stale idą naprzód i żeby być dobrym żołnierzem, dobrym kierowcą, trzeba systematycznie szkolić się, systematycznie pogłębiać swoją wiedzę polityczną, ogólno-wojskową i fachową. Powracając do garnizonu, obowiązkiem każdego oficera naszej służby jest organizowanie programu szkolenia tak, ażeby wykorzystać doświadczenia nabyte na obozach letnich. Obowiązkiem każdego kierowcy po powrocie do garnizonu jest doprowadzenie swego pojazdu mechanicznego i wszelkiego innego sprzętu do 100% gotowości bojowej, przystąpienie do natychmiastowego intensywnego szkolenia, oraz do udzielania pomocy młodszym kolegom w opanowaniu materiału szkoleniowego. Należy wykorzystać maksymalnie swoje umiejętności i doświadczenia i systematycznie przekazywać je swoim młodszym kolegom.



Troska o powierzony sprzęt cechowała wszystkich żołnierzy - kierowców podczas letnich ćwiczeń. Na zdjęciu: kan. Drzazga dokonuje przeglądu ciągnika przed wymarszem na ćwiczenia.

×



Radośnie witała ludność stolicy oddziały powracające z ćwiczeń letnich. Na zdjęciu: jednostka wojskowa podczas uroczystego powitania przez ludność stolicy na Placu im. Feliksa Dzierżyńskiego.

Szkoląc się w warunkach garnizonowych zawsze trzeba pamiętać i wprowadzać w życie te wielkie doświadczenia, jakie zostały nabyte na obozach letnich.

Nie jeden z kierowców samochodowych, który w tym roku na obozach letnich był zwykłym kierowcą w garnizonie będzie instruktorem. Funkcję tę musi wykonywać tak, ażeby nauczyć młodych kierowców trudnego zawodu kierowcy wojskowego, uczyć tak jak wymaga tego życie na obozach letnich. Trzeba podczas szkolenia stwarzać takie warunki, ażeby kierowca przyzwyczajał się do ciężkich warunków terenowych i umiał prowadzić samochód w tych warunkach.

Powracając z obozów letnich do garnizonów, każdy kierowca, podoficer i oficer muszą systematycznie podnosić dyscyplinę na wyższy poziom, podnosić poziom wyszkolenia politycznego, ogólno-wojskowego i fachowego, prawidłowo eksploatować i obsługiwać sprzęt, a tym samym przyczyniać się do dalszego podniesienia gotowości bojowej swych jednostek i całego wojska. Jest to obowiązek każdego żołnierza-patrioty wobec klasy robotniczej, wobec swej rozkwitającej Ojczyzny.

w walce o wolność



ZACIĘTE walki toczyły się w lutym 1945 roku na Wale Pomorskim. Kierowcy samochodów 2 Baonu otrzymali rozkaz natychmiastowego przewiezienia przeciwlotniczych CKM-ów. Ze względu na konieczność przeformowania oddziałów piechoty, przeciwlotnicze CKM-my zmuszone były zmienić dotychczasowe stanowiska ogniowe. Zadanie to wymagało od kierowców dużej rutyny i znajomości terenu. Samochody musiały być w ciągłej gotowości, a kierowcy uważać na patrolujące przedpole faszysztowskie „Tygrysy". W czasie przewozu sprzętu przeciwlotniczego dowodzący kolumną ofic. Ziętek ujrzał wychodzące niespodziewanie z lasu czołgi niemieckie, które ze zgrzytem gąsienic sunęły w stronę samochodów, chcąc je odciąć od własnych wojsk. Kierowcy mimo zaskoczenia nie stracili zimnej krwi. Natychmiast zmienili obrany kurs jazdy i na pełnym gazie ruszyli w kierunku przeciwległej drogi, aby wszelkimi siłami wymknąć się z okrążenia. Dwom Zis-om udało się przemknąć pod bokiem „Tygrysów", lecz dwa następne zostały odcięte. Pociski czołgowe rozrywały się tuż koło maszyn. Obsługa karabinów maszynowych otworzyła ogień do zbliżających się czołgów. Krótka chwila wahania i kierowca plut. Tomczenko a za nim kpr. Mickiewicz skręcili raptownie Zis-ami na leśną drogę, wprost na pozycję nieprzyjacielskiej piechoty.

Tym razem piechota niemiecka była zaskoczona, niespodziewając się na swych tyłach polskich samochodów. Zisy omijając na pełnym gazie leje bombowe i wertepy leśne, szybko przemknęły się między rowami — łącznikowymi piechoty. Dopiero po dłuższym czasie kiedy samochody były już pod bezpieczna osłoną artylerii radzieckiej, przestraszeni faszyści otworzyli do nich ogień. Dzięki bohaterskiej postawie dzielnych kierowców, samochody oraz cenny sprzęt przeciwlotniczy, zostały uratowane.

×

PO zdobyciu miasta Złotowa główne siły I Armii przesunęły się bardziej na Zachód, gdzie prowadziły zacięte walki na Wale Pomorskim. Na zapleczu armii pozostały jeszcze nie liczne niedobitki faszystów nękających i napadających mniejsze oddziały naszych jednostek szczególnie kolumny samochodowe. Z tymi grupkami hitlerowców niejednokrotnie walczyli żołnierze samochodziarze.

Szer. Sawicki, Jakubowski i Kupczyk jadąc szosą Złotów — Jastrów zostali pewnego razu ostrzelani z przydrożnych krzaków. W podobnej sytuacji są dwa wyjścia. Mocniej nacisnąć pedał przyśpiesznika lub wyskoczyć z samochodu i zaatakować wroga. Dzielni kierowcy wybrali to drugie. Odjechawszy kilkadziesiąt metrów zatrzymali samochody i rowem ruszyli w kierunku miejsca skąd zostali ostrzelani. Z jednym karabinem, pistoletem i kilkoma granatami zaatakowali oddział faszystów, który po krótkiej walce rzucił się do ucieczki. Po pościgu wzięto do niewoli dwóch esesmanów, jednego zaś zabito. Niebezpieczny oddział wrogów został zlikwidowany.

×

WALKI o Kołobrzeg to oddzielna karta w historii jednostek samochodowych I Armii. 1 i 2 Samodzielne Baony Samochodowe otrzymały za wykonywanie pełnych poświęcenia zadań bojowych miano Baonów Kołobrzeskich.

Było to w kwietniu 1945 roku. Kierowca Kotliński Tadeusz jechał w kolumnie transportowej w kierunku Kołobrzegu. Po uciążliwej drodze samochody dotarły do pierwszych pozycji i natychmiast pod ogniem faszystowskiej broni maszynowej rozpoczęto rozładowywanie amunicji. Kierowca Kotliński w czasie wyładowywania bacznie obserwował faszystów kontratakujących naszą piechotę. Zauważył, że stojąca obok niego bateria nie tylko nie może wesprzeć ogniem piechoty lecz sama będąc odkryta narażona jest na nieprzyjacielski ogień na wprost. Artylerzyści też zdawali sobie sprawę z niebezpiecznego położenia baterii. Przeciągnięcie dział rękoma na inne stanowiska ogniowe nie było możliwe ze względu na brak czasu. Szer. Kotliński zameldował d-cy baterii o możności wykorzystania jego samochodu do zmiany stanowiska artylerii. W przeciągu kilku minut, mimo wściekłego ognia faszystów widzących jak im z przed nosa uchodzi bateria, działa zostały zaczepione przy Zis-e oraz przerzucone na inne stanowisko skąd natychmiast otworzyły ogień, odpierając na całej linii kontratak nieprzyjacielski. Kierowca Kotliński odznaczony został Krzyżem Walecznych.

Literatura fachowa pomocnikiem kierowcy i mechanika

— **Kto nie idzie naprzód, ten cofa się.** Powiedzenie to ma szczególne zastosowanie w naszej pracy. Technika bowiem ciągle się zmienia. Obsługujemy co raz bardziej nowoczesne typy samochodów, poznajemy ich budowę i działanie poszczególnych zespołów.

Olbrzymią pomocą w opanowaniu nowej techniki, w pracy nad uzyskaniem pełnej sprawności naszych pojazdów mechanicznych jest literatura fachowa, której nie powinno zabraknąć w żadnej jednostce samochodowej WP. Zwłaszcza w okresie przygotowywania się do jesienno-zimowej eksploatacji, dużą pomocą winny być fachowe podręczniki.

W roku ub. ukazała się bardzo wartościowa broszura Wydawnictw Komunikacyjnych pt. „Instrukcja o przygotowywaniu i eksploatacji pojazdów samochodowych w okresie zimowym" (znak SM 172). Zawiera ona szczegółowo opracowany całokształt prac przygotowawczych w jednostce transportu samochodowego oraz podaje liczne metody racjonalnego użytkowania pojazdów w zimie.

Bardzo wiele korzyści uzyskujemy studiując fachową literaturę radziecką. Ostatnio w księgarniach Domu Książki ukazała się wyczerpująco opracowana broszura radziecka z serii „Z pomocą kierowcom — stutysięcznikom" Lewina i Oglobina pt. „Eksploatacja samochodów w zimie", omawiająca również przygotowanie pojazdów mechanicznych do pracy w warunkach jesienno-zimowych.

Kto nie mógłby otrzymać tych wydawnictw, ten niech przynajmniej sięgnie głębiej do własnej biblioteki technicznej, gdzie w kompletach „Przeglądu Samochodowego" i „Za Kierownicą" z ubiegłych lat, znajdzie wiele artykułów i prac, poświęconych przygotowaniom taboru samochodowego do zimy. Pamiętajmy więc, że uważne studiowanie literatury i prasy fachowej, będzie ważnym czynnikiem i pomocą w oczekujących nas pracach.

Przygotowujemy Nasze Samochody

Okres letnich ćwiczeń i pobytu na obozach w parkach polowych mamy już poza sobą. W ciągu lata nasi kierowcy i specjaliści nabyli dalsze cenne doświadczenia: uzupełnili swe wiadomości teoretyczne praktyczną obsługą pojazdów w warunkach polowych i prowadzeniem samochodów w najtrudniejszym terenie. Dziś nowe zadanie stoi przed całym składem osobowym naszej służby. Zadanie wzorowego przygotowania powierzonej nam przez D-dztwo techniki do zbliżającego się okresu jesienno-zimowej eksploatacji.

Żołnierze Ludowego Wojska dobrze wiedzą, że powierzony im sprzęt i wyposażenie stanowią ważny czynnik w utrzymaniu pełnej gotowości bojowej naszej nowoczesnej, zmotoryzowanej armii. To też dołożą swych sił, aby pomimo zbliżających się trudnych warunków atmosferycznych, czy drogowych, pomimo słotnej jesieni, czy mroźnej zimy, sprzęt mechaniczny będący na wyposażeniu jednostek WP. znajdował się stale w 100% gotowości i sprawności.

Już dziś przodujący żołnierze radzą, jak zabezpieczyć pełną operatywność swych pojazdów. Troszczą się więc o staranne przygotowanie garaży przed nadejściem deszczy czy mrozów. Dbają o lepszą organizację pracy na punktach obsługi

Zbliżający się okres zimowy narzuca nam szereg nowych obowiązków, niosąc z sobą wiele nieznanych dotąd trudności i kłopotów. Nasze niedoświadczenie w tym kierunku, jak również fakt, że staliśmy się gospodarzami nowego sprzętu stawia przed nami całą powagę zagadnienia. Nowoczesne, wspaniałe samochody radzieckie, w których znalazły zastosowanie najnowsze osiągnięcia techniki samochodowej, wymagają nowych warunków opieki technicznej, zmieniają w dużym stopniu nabyte wiadomości o sposobie i jakości wykonywania czynności obsługowych, stwarzają nowe metody i środki obsługi oraz konserwacji pojazdów.

Stąd dodatkowa konieczność solidnego przygotowania się do nadchodzących warunków zimowych: obniżonej temperatury, śniegu i błota, oblodzenia dróg itd. Musimy przyjąć zasadę, że przy należytej opiece możliwości eksploatacyjne samochodu w okresie zimowym nie zmniejszają się, a kierowca, który w porę i z całą świadomością zabezpieczył się przed niespodziankami, jakie mogą stać się jego udziałem w tych warunkach, uniknie wielu późniejszych przykrości. Wszelkie zaniedbania, niedopatrzenia lub nieświadomość mogą stać się przyczyną poważnych uszkodzeń sprzętu, a tym samym znacznych strat.

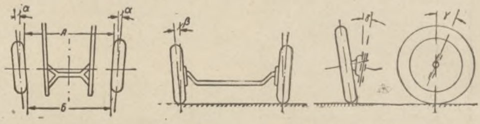
Przygotowanie rozpocznijmy od analizy zagadnień związanych z przejściem na nowy rodzaj eksploatacji. Przede wszystkim musimy sobie uświadomić, jakie następstwa może pociągnąć obniżona temperatura, jak się przed nimi zabezpieczyć. To zobowiązuje nas do najdokładniejszego poznania konstrukcji i zasad obsługi naszych pojazdów w warunkach zimowych, sposobów uruchamiania silnika, rodzajów koniecznych smarów zimowych itd. Jest to zadanie ważne i nie można go lekceważyć.

Oczywiście nie wyczerpuje to naszych przygotowań. Musimy pobrać i przejrzeć względnie naprawić wszystkie środki ułatwiające nam użytkowanie pojazdu w warunkach zimowych oraz ułatwiające walkę z przeszkodami, a więc łańcuchy przeciwślizgowe, liny i drągi holownicze, a następnie sprzęt saperski, tzn. łopaty, drągi, oskardy itd. Odpowiednie ich umocowanie i rozmieszczenie jest ważnym czynnikiem w zakresie wykonania przygotowań.

Należy również zawczasu pomyśleć o przygotowaniu garaży i urządzeń garażowych. Jeśli posiadamy garaże ocieplane musimy sprawdzić stopień sprawności urządzeń grzejnych, które w okresie letnim mogły ulec drobnym uszkodzeniom, a następnie uszczelnić drzwi i okna. Przygotować musimy także pomieszczenia ocieplane dla akumulatorów, sprawdzić stan półek i pieców i przygotować naczynia na wodę destylowaną itp.

Obowiązek wymiany oleju w zespołach silnika nakazuje zapotrzebowanie zimowych olejów i przygotowanie odpowiednich naczyń. Musimy pamiętać także o przygotowaniu środków przyspieszających nam gotowość pojazdu do ruchu. W zależności od typu wozu (np. indywidualny podgrzewacz) i warunków miejscowych, musimy przygotować te środki. Należy więc pobrać pokrowce ocieplające, przej-

USTAWIANIE PRZEDNICH KÓŁ



Bezpieczeństwo jazdy w trudnych warunkach jesieni i zimy wymaga, aby podwozie naszego pojazdu znajdowało się we wzorowym stanie. Toteż jedną z koniecznych prac będzie kontrola ustawienia przednich kół samochodu. Dokładne przeprowadzenie takiej kontroli ułatwi nam prowadzenie pojazdu, na śliskiej i mokrej nawierzchni, a jednocześnie pomoże w oszczędnym eksploatowaniu ogumienia.

Zajmijmy się najpierw p o c h y l e n i e m k ó ł, które oznacza odchylenie płaszczyzny koła od osi pionowej. Odchylenie to mierzymy w stopniach. W większości typów dzisiejszych samochodów pochylenie kół wynosi ½—2°, w zależności od marki i typu danego samochodu. Przy pewnych systemach niezależnego zawieszenia przedniej osi pochylenie kół zmienia się w zależności od obciążenia samochodu. W tych wypadkach pomiary właściwego kąta pochylenia należy dokonywać przy pełnym obciążeniu pojazdu. Pamiętać również należy, że dokładnego pomiaru pochylenia koła dokonać można jedynie przy ustawieniu go na wprost, gdyż skręt koła, na skutek pochylenia sworznia zwrotnicy, zmienia jego wartość.

Następną cechą ustawienia przedniej osi jest z b i e ż n o ś ć k ó ł. Jest to różnica pomiędzy odległościami obręczy na tyle i na przodzie kół przednich. Pomiaru zbieżności kół dokonujemy na wysokości osi kół przy ustawieniu ich na wprost. Wielkość zbieżności (na rys. A—B) wynosi nawet dla samochodów ciężarowych zaledwie kilka milimetrów.

Trzecią cechą ustawienia przedniej osi będzie pochylenie sworznia zwrotnicy. Przez pochylenie sworznia zwrotnicy rozumiemy kąt zawarty pomiędzy osią sworznia zwrotnicy, a osią pionową. Zmierzenie tego kąta jest rzeczą skomplikowaną, szczególnie przy niezależnym zawieszeniu przednich kół! Wynosi ono dla nowoczesnych samochodów od 2,5° — 10°. Pochylenie sworzni zwrotnicy łącznie z pochyleniem kół zmniejszają wydatnie wysiłek potrzebny do wykonania skrętu kół, oraz ułatwiają prowadzenie samochodu, gdyż przeciwdziałają skręcaniu się kół, wywołanych nierównościami jezdni.

Czwartą i ostatnią cechą ustawienia przedniej osi będzie wyprzedzenie sworznia zwrotnicy. Wyprzedzenie jest to kąt, jaki tworzy oś sworznia zwrotnicy w rzucie na płaszczyznę pionową równoległą do kierunku jazdy z przecinającą się z nią osią pionową. Kąt wyprzedzenia mierzy się w stopniach, a najczęściej posiada on wartość od 0—7° w zależności od marki samochodu. Dla regulacji kąta wyprzedzenia sworznia zwrotnicy w samochodzie Gaz M-20, należy górny koniec ramienia pionowego zawieszenia przesunąć w przód lub w tył od kierunku jazdy, pamiętając, że jeden pełny obrót sworznia mimośrodowego zmienia kąt wyprzedzenia sworznia zwrotnicy o 1°30".

Do regulacji kątów ustawienia kół przednich przystępujemy po sprawdzeniu luzu sworznia w tulejkach. O ile luz istnieje należy go usunąć wymieniając tulejki na nowe. Należy również sprawdzić i wyregulować łożyska piast kół przednich. Pomiaru kątów dokonujemy na specjalnym stanowisku lub na równej powierzchni poziomej przy normalnym ciśnieniu powietrza w oponach. Koła winny być ustawione do jazdy na wprost, a samochód obciążony do pełnej nośności.

Prace przy silniku

WYMIANA OLEJÓW

Przy niskiej temperaturze na skutek zgęstnienia oleju w silniku samochodowym utrudniony jest znacznie obrót wału korbowego, a przy znacznym obniżeniu temperatury powodują znaczny wzrost tarcia wewnętrznego i poważne straty mocy silnika na jego przezwyciężenie.

W celu zapobieżenia podanym wyżej objawom w okresie jesienno-zimowej eksploatacji używamy specjalnych olei zimowych, które ułatwiają prace samochodu w tym okresie. To też zmiana olejów z letnich na zimowe stanowi jedną z zasadniczych czynności przy przygotowywaniu pojazdu do pracy w nowych warunkach.

Przy wymianie olejów wypuszcza się stary olej z miski olejowej silnika po uprzednim zagrzaniu go do normalnej temperatury w jakiej pracuje. Najlepiej uczynić to bezpośrednio po zakończeniu pracy, gdy olej jest rozgrzany t.j. na tyle rozrzedzony, że całkowiecie wycieknie z miski olejowej, a wszelki brud nie osiadł jeszcze na dnie miski i wypłynie wraz z olejem.

Po wypuszczeniu starego oleju należy przepłukać miskę olejową przez wlanie do silnika ok. 2 — 3 l rzadkiego oleju wrzecionowego, uruchomienie silnika na krótki czas i wypuszczenie tego oleju. W żadnym wypadku nie wolno do przepłukania silnika używać nafty, gdyż jej pozostałości działają szkodliwie na olej. Wskazane jest również, w celu dokładnego przemycia silnika, zdjęcie miski olejowej, umycie jej, a przy okazji oczyszczenie i umycie filtra siatkowego pompy olejowej.

Do tak przygotowanego silnika wlewamy nowy olej zimowy. Nie zapominamy przy tym o zmianie oleju w filtrze powietrznym i wszelkich pracach konserwacyjnych przy nim. Po uruchomieniu silnika i po kilkuminutowej pracy na nowym oleju, gdy rozszedł się on już po wszystkich kanałach i rurkach, uzupełniamy jego poziom według oznaczenia na wskaźniku poziomu oleju.

W pozostałych mechanizmach samochodu wymiana oleju na zimowy nie nastręcza tylu trudności. Po całkowitym zlaniu oleju letniego i przepłukaniu obudowy naftą, nalewamy olej zimowy ściśle do poziomu przepisanego instrukcją dla danego typu samochodu (patrz tabelka). W celu łatwiejszego wlania oleju dozwolone jest jego ogrzanie. Nie można jednak tego robić stawiając np. naczynie z olejem na ogniu, a jedynie przez włożenie naczynia do gorącej wody. Ogień bowiem działając bezpośrednio na olej niszczy jego właściwości.

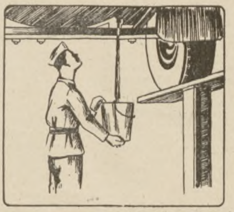
Przy powyższych pracach należy zachować bezwzględną czystość miejsca pracy, jak i czystość obsługiwanych mechanizmów. Najmniejsze bowiem zanieczyszczenie oleju w obudowie mechanizmów wpływa na szybsze ich zużycie. Po zakończeniu pracy trzeba dokładnie powycierać ślady oleju, a olej letni zdać do magazynu MPS. W ciągu kilku pierwszych dni eksploatowania pojazdu sprawdzić, czy poziom oleju w jednym z mechanizmów nie jest poniżej poziomu przepisanego instrukcją.

POJEMNOŚĆ OLEJU W LITRACH

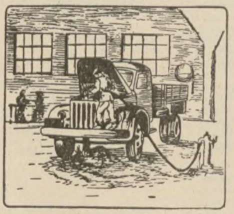
Marka wozu	Miska olejowa silnika	Skrzynia biegów	Wyrównywacz	Kierownica
GAZ–51	7,2	3,3	3,0	0,5
WILLYS	3,8	0,95	1,2	
GAZ–63	8	2,75	3,25	
DODGE WC 51/52	4,75	2,8	2,1	
GAZ–67	4,7	2,75	1,25	
„MOSKWICZ"	2,7	0,4	0,9	
ZIS–5	7	8	5,5	
STUDEBAKER US 6	7,5	6,2	3,3	
ZIS–150	8	7	4	



Przed rozpoczęciem przygotowania samochodu do eksploatacji jesienno-zimowej cały pojazd należy dokładnie umyć i oczyścić.



Celem ułatwienia pracy kierowcy samochodu, zmiana olejów letnich na zimowe odbywać się musi na rampie lub kanale.



Przemywanie układu chłodzenia należy wykonać na punkcie mycia, posługując się wodą bieżącą i przygotowanym roztworem sody kaustycznej.



Gruntowna kontrola pracy silnika: ustawienia zapłonu i regulacji zaworów będzie gwarancją sprawności pojazdu mechanicznego w zimie.

Do Jesienno-Zimowej Eksploatacji

technicznej. Uzupełniają posiadany zapas narzędzi i części zamiennych, pobierają z magazynów dodatkowe wyposażenie samochodu na zimę oraz sprzęt saperski.

W akcji, jaką rozwinęli w wielu jednostkach aktywiści partii i ZMP wyróżniają się liczne kółka samokształceniowe. Członkowie ich czytają aktualną literaturę fachową, dyskutują i przeprowadzają konsultacje na temat przygotowania się do nowego okresu pracy. W większości wypadków utworzone zostały już grupy i drużyny, celem kolektywnego przygotowania pojazdów do zimy. Działa sprawnie samopomoc koleżeńska, gdyż przodujący żołnierze rozumieją swoją odpowiedzialność za wzorowe przygotowanie wszystkich posiadanych pojazdów mechanicznych.

Dużą pomocą będą w tym okresie nasi racjonalizatorzy i nowatorzy. Zima dostarcza szczególnie dużo możliwości racjonalizatorom dla ułatwienia pracy kierowcy i polepszenia konserwacji pojazdów. Przykład kierowców Armii Radzieckiej i kierowców I i II Armii WP, którzy pomimo ogromnych mrozów i śniegów oraz rozmokłych dróg frontowych zawsze wykonywali powierzone im zadania bojowe w latach minionej wojny, będzie wzorem i bodźcem w oczekującej nas pracy.

rzeć je i dokonać w razie potrzeby drobnych napraw. Troska o stan podgrzewaczy wodo-olejowych, o dokładne ich sprawdzenie i przygotowanie zapobiegnie wielu późniejszym kłopotom.

Zakres obowiązków zamyka przygotowanie odpowiednich stoisk dla przeprowadzenia przeglądów technicznych, którym podlegać winni wszystkie pojazdy.

Musimy oglądnąć dokładnie miejsce pracy mechaników oraz sprawdzić stan urządzeń, ułatwiających nam wykonanie zadania, usunąć stwierdzone usterki, poczynić odpowiednie umocnienia i uzupełnienia, mając na uwadze ich użytkowanie w warunkach znacznego nasilenia pracy.

Wszystkie prace, związane z przeprowadzeniem przeglądów technicznych i usuwaniem niedomagań, względnie naprawy uszkodzeń, winny być dokładnie przemyślane. W celu wykonania tych zadań należy przygotować odpowiednio parkową stację obsługi. Musimy więc dokonać przeglądu wszystkich narzędzi. Narzędzia uszkodzone należy w porę naprawić. Wszystkie narzędzia sprawdzone i skontrolowane pod względem ilościowym, winny być starannie wyczyszczone i ułożone w miejscu do tego przeznaczonym. Dla prac poza warsztatem musimy mieć przygotowane skrzynki narzędziowe, w których pomieścimy niezbędne dla pracy mechanika, czy elektryka narzędzia. Wszystkie braki zarówno w sprzęcie pomocniczym, jak i urządzeniach winny być w porę zapotrzebowane.

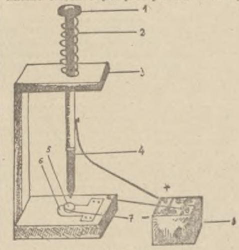
Przy dokonywaniu przeglądów technicznych pamiętajmy, że pełnemu zakresowi prac, powinny podlegać wszystkie pojazdy bez względu na to, czy pojazd jest nowy czy używany. Bardzo ważnym elementem przygotowań do wykonania zadań związanych z przejściem na eksploatację zimową, będzie przygotowanie odpowiednich haseł i transparentów, traktujących o aktualnych zadaniach, mobilizujących cały skład osobowy do najsprawniejszego i najwyższego jakościowo wykonania zadań.

I jeszcze jedno. Żadna z kolejno tu omawianych czynności przygotowawczych nie jest bardziej ważna od innej. Wszystkie one mimo swej różnorodności wzajemnie się uzupełniają i razem składają się na racjonalne, dobrze pojęte przygotowanie się do zimy.

Wzorowe wykonanie ich da nam poczucie dobrze spełnionego obowiązku wobec wojska i ludowej Ojczyzny.

RACJONALIZACJA DOPOMOŻE CI W PRACY

Często elektrycy w jednostkach spotykają się z nadpalonymi bądź całkowicie przepalonymi stykami elektrycznymi i wówczas zachodzi konieczność zamiany całego elementu przerywacza a więc kowadełka lub młoteczka. Aby zapobiec wymianie całych części przerywacza w N-tej



OBJAŚNIENIE RYSUNKU

1. — sworzeń dociskający, 2. — sprężyna, 3. — podstawa, 4. — węgiel, 5. — styk (platynka), 6. — podkładka miedziana, 7. — kowadełko, 8. — akumulator.

jednostce znany racjonalizator kpr. Kaszyński Mieczysław skonstruował bardzo prosty przyrząd do nadspawania styków, który daje duże oszczędności w materiale i w czasie. Wykorzystał on stare styki z nietypowych samochodów oraz same nakładki powszechnie zwane platynkami. Przyrząd ten bardzo prosty w obsłudze pozwala na dokładne i szybkie nadspawanie styków w każdych warunkach pracy.

Stare styki (spalone) należy oczyścić pilnikiem, między przerywacz, a nową nakładkę (platynkę) kładziemy wyciętą blaszkę miedzianą tej samej średnicy co przerywacz i grubości około 0,2-0,4 mm. Całość posypujemy boraksem i z góry lekko przyciskamy ręką sworzeń, do którego jest przymocowany węgielek (patrz rysunek).

Węgielek połączony jest przewodem do akumulatora (+). Drugi przewód (—) podłączony jest do podstawy przyrządu. Przy naciśnięciu i zetknięciu się węgielka z nakładką, węgielek szybko się nagrzewa, nagrzewając nakładkę, dalej blaszkę miedzianą, która się topi i przyspawa nam nową nakładkę do przerywacza.

Proces ten trwa bardzo krótko, bo niecałe 5 sek., co nie może zaszkodzić akumulatorowi.

Kpr. Kaszyński jako wzorowy elektryk i racjonalizator za swoją pracę w jednostce otrzymał odznakę „Wzorowego Żołnierza".

por. Górski Czesław.

Prace przy podwoziu

REGULACJA HAMULCÓW

Oprócz zapewnienia pojazdowi możliwości nienagannej pracy musimy również pomyśleć o bezpieczeństwie jazdy. W tym celu musimy kolejno przejrzeć całe podwozie.

Zaczynamy od hamulców. Wiemy przecież, że w zimie oczekuje nas wiele niespodzianek, jak gołoledź, błoto i zaspy. Wówczas niejednokrotnie całość naszego wozu i naszych „kości" zależeć będzie od dobrej pracy hamulców. Oczyszczamy więc bębny hamulcowe z błota i brudu, badając przy tym równomierność hamowania wszystkich 4 kół. W razie konieczności zmieniamy okładziny hamulcowe. Sprawdzamy również szczelność bębnów hamulcowych, tak aby nie mogła przeniknąć do nich woda, brud czy śnieg, powodujący przymarzanie szczęk przy mrozie. Jeśli stwierdzimy, że hamulce są zapowietrzone (poznać po tym, że skutek hamowania osiąga się dopiero po kilkakrotnym naciśnięciu pedału nogą), należy je bezwzględnie odpowietrzyć.

Odpowietrzenie hamulców hydraulicznych należy przeprowadzać w następujący sposób:

Do głównego cylindra dolewa się płynu hamulcowego do poziomu 10 — 15 mm poniżej otworu wlewowego. W cylindrze hamulcowym rozpierającym, odkręca się zaślepkę — patrz rys., a na jej miejsce w korek wkręca się końcówkę wężyka gumowego, którego wolny koniec zanurza się w szklanym, napełnionym w 2/3 swojej objętości płynem hamulcowym. Korek odkręca się o dwa obroty i płynnym ruchem wciska się pedał. Przepompowany przez cylinder płyn hamulcowy porywa z sobą zawarte w nim powietrze.

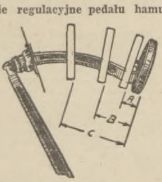
Przepompowywanie płynu hamulcowego prowadzi się tak długo, dopóki z końca zanurzonego w szklannym naczyniu wężyka odpowietrzającego, nie przestaną się ukazywać pęcherzyki powietrza. Następnie zakręca się, do oporu korek, wykręca się z niego wężyk odpowietrzający, a na jego miejsce zakręca się zaślepkę. Czynność tę powtarza się przy wszystkich hamulcach, zaczynając od najbardziej oddalonego, od głównego cylindra — do tej pory, dopóki wszystko powietrze nie zostanie usunięte z układu.

Przy odpowietrzaniu pilnie uważać, ażeby poziom cieczy w zbiorniku głównego cylindra nie obniżył się więcej niż do połowy zbiornika, w przeciwnym bowiem wypadku możliwe jest przenikanie powietrza z głównego cylindra do układu, wskutek czego może nastąpić ponowne zapowietrzenie.

Po odpowietrzeniu ostatniego cylindra rozpierającego poziom cieczy w zbiorniku głównego cylindra należy doprowadzić do normalnego stanu, to jest do takiego, przy którym poziom cieczy znajdować się będzie o 10 — 15 mm poniżej krawędzi otworu napełniającego. Zważywszy, że przy naciskaniu pedału ciecz hamulcowa przetłacza się z cylindra głównego do szklanej bańki, należy celem uniknięcia opróżnienia głównego cylindra naciskać pedał hamulcowy (do połowy jego ruchu) nie więcej niż 10 razy pod rząd, po czym należy zbiornik głównego cylindra uzupełnić cieczą. Do całkowitego odpowietrzenia jednego cylindra wystarczy naciskanie pedału hamulcowego od 6 do 10 razy. Pamiętajmy również, że nie można wlewać do układu płynu hamulcowego użytego do przepompowywania, niezwłocznie po zakończeniu odpowietrzania. Płyn musi się przede wszystkim odstać (najmniej jedną dobę) po czym należy go bezwarunkowo przefiltrować i dopiero później można użyć go do napełniania układu hamulcowego.

Po zakończeniu odpowietrzenia należy jeszcze sprawdzić i wyregulować ruch pedału hamulcowego. Swobodny ruch pedału potrzebny jest po to, ażeby po zwolnieniu pedału zachodziło pełne odhamowanie.

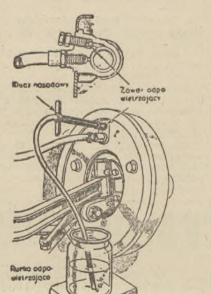
Położenie regulacyjne pedału hamulców



A — jałowy ruch pedału, wynoszący ok. 5 — 10 mm zapewnia całkowite odhamowanie. Ustala się go przez zmianę długości cięgła pedału.

B — ruch w granicach 15 — 25 m/m, podczas którego wszystkie części hamulcy przyjmują położenie robocze.

C — całkowity ruch pedału (od 45 — 75 m/m), przy którym następuje pełne zahamowanie wszystkich kół.



Odpowietrzanie hamulców hydraulicznych

Ustawianie przednich lamp

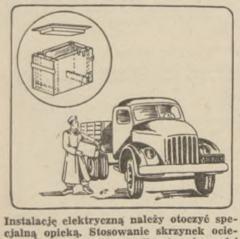
W okresie jesienno-zimowej eksploatacji wcześnie zapadająca ciemność powoduje, iż sprawa dobrych świateł nabiera szczególnego znaczenia. Jakość ich zależy od stanu odblasku lampy, od mocy żarówek, prawidłowego ich umieszczenia, szkieł lamp i co najważniejsze od odpowiedniego ich ustawienia. Odblaski wykonuje się obecnie przez wytłaczanie z blachy miedzianej lub mosiężnej, następnie chromuje lub srebrzy. Lustrzana powierzchnia odblasku winna być zawsze w nienagannym stanie, więc wolna od kurzu, wilgoci i nieporysowana.

Odblask należy czyścić miękką ściereczką flanelową lub irchą, posługując się sproszkowaną kredą. Nie używać natomiast nigdy past lub płynów z zawartością kwasów.

Dlatego też, zanim przystąpimy do ustawienia lamp, sprawdzić musimy czy włókno światła szosowego znajduje się w ognisku reflektora. Najważniejszą pracą jest jednak dobre ustawienie lamp, bo nawet najlepsze reflektory pomimo że będą dawać jasne światło, lecz skierowane na boki szosy, za wysoko lub za nisko, nie spełniają swojego zadania i jazda podczas ciemności będzie utrudniona.

Regulacji lamp przednich dokonujemy w następujący sposób: ustawiamy samochód w płaszczyźnie poziomej, sprawdzamy ciśnienie w ogumieniu, a ponieważ ugięcie resorów ma duży wpływ na kąt nachylenia świateł, obciążamy samochód według jego normy eksploatacyjnej. Przy pomocy taśmy mierniczej odmierzamy na przedłużeniu osi podłużnej wozu 5 m od powierzchni szkieł reflektorowych i ustawiamy tam prostopadle do samochodu biały ekran. Mierzymy odległość środków latarń między sobą i wysokość ich od powierzchni ziemi. Na ekranie rysujemy na wysokości mniejszej o 2 cm od wysokości środków latarń linię poziomą, prostopadle zaś na niej dwie linie pionowe. Odległość linii pionowych musi być równa odległość środków latarń powiększonej o: 13 cm dla latarń o średnicy do 150 mm; 14 cm dla latarń o średnicy do 200 mm; 15 cm dla latarń o średnicy do 240 mm; 16-17 cm dla latarń o średn. ponad 240 mm.

Punkty otrzymane na ekranie przez przecięcie linii poziomej z liniami pionowymi, mają znajdować się w środkach snopów światła, padających z obu latarń na ekran.



Instalację elektryczną należy otoczyć specjalną opieką. Stosowanie skrzynek ocieplających zapobiega spadkowi pojemności akumulatora.



Przegląd ogumienia i przygotowanie łańcuchów na opony ułatwi znacznie prowadzenie pojazdu po zaśnieżonym terenie.

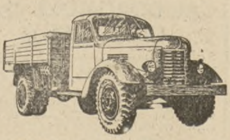


Jazda w ciemności nie jest bezpieczna. Sprawdzone zawczasu ustawienie przednich lamp zapobiec może nieszczęśliwym wypadkom.



Wzorowy kierowca zaopatruje się wcześnie w sprzęt saperski i zimowe wyposażenie, nie czekając aż mróz, czy śnieg zaskoczą go w drodze.

Kpt. Z. Staszkiewicz



PRZYGOTOWANIE DO ZIMY SAMOCHODU ZIS 150

Należyte przygotowanie samochodów do eksploatacji jesienno - zimowej winno być ambicją każdego kierowcy. Zapewni ono w okresie trudnych warunków eksploatacyjnych sprawność samochodu, a tym samym zaoszczędzi wiele wysiłku wkładanego przez kierowcę na usuwanie niesprawności powstałych w ciężkim okresie zimowym na skutek nie odpowiedniego przygotowania samochodu.

Hasłem każdego kierowcy winno być: „Jak najlepsze przygotowanie samochodu do eksploatacji jesienno-zimowej".

Oprócz ogólnej instrukcji obowiązującej w Wojsku Polskim o przygotowaniu pojazdów mechanicznych do eksploatacji jesienno-zimowej należy przestrzegać instrukcji przygotowania samochodów danej marki i typu do specyficznych warunków eksploatacyjnych. Taką instrukcją dla przygotowania do eksploatacji jesienno-zimowej samochodu Zis-150 może posłużyć niniejszy artykuł, opracowany na podstawie instrukcji radzieckiej używanej w Armii Związku Radzieckiego.

Dla szybkiego i dokładnego przeprowadzenia wszystkich wymaganych czynności, wskazanym jest zorganizowanie drużyny złożonej z najlepszych fachowców, która zapewniłaby należyte wykonanie powierzonych jej prac.

W skład takiej drużyny winni wchodzić:

1. Mechanik samochodowy,
2. Elektryk,
3. Kierowca samochodu,
4. Smarowniczy,

przy czym każdy z nich wykonuje określone czynności.

Po dokonaniu kolejnego przeglądu technicznego wypadającego w/g planu eksploatacji, wchodzącego w zakres czynności przygotowawczych, należy wykonać przy samochodzie Zis-150 następujące dodatkowe prace:

I Prace wykonywane przez mechanika samochodowego.

1. Zdjąć, rozebrać gaźnik i sprawdzić przepustowość rozpylaczy.

Wyregulować poziom paliwa w komorze pływakowej. Sprawdzić szczelność przylegania iglicy zaworu komory pływakowej.

Należy pamiętać, że poziom benzyny winien być 15 m/m poniżej górnej krawędzi komory pływakowej.

Zawór iglicowy komory pływakowej winien się szczelnie zamykać i nie przepuszczać benzyny do komory pływakowej.

2. Wyjąć termostat, oczyścić go i skontrolować jego działanie.

Termostat wtedy spełnia zadanie, jeśli zawór termostatu opuszczonego w naczynie z wodą ogrzaną do temp. 90°C przy stopniowym ochładzaniu wody zaczyna zamykać się przy temperaturze 68°C i zupełnie się zamknie przy temperaturze 65°C.

Jeśli termostat nie spełnia tych warunków należy go wymienić.

3. Sprawdzić ukompletowanie samochodu w narzędzia kierowcy, sprzęt saperski i środki ocieplające oraz środki służące do ułatwienia poruszania się samochodu w trudnych warunkach terenowych.

Narzędzia na samochodzie muszą być w pełni ukompletowane, samochód winien być wyposażony w pokrowiec i łańcuchy przeciwślizgowe.

II. Prace wykonywane przez elektryka.

1. Przemyć akumulator i zalać świeży elektrolit o odpowiedniej gęstości odpowiadającej warunkom eksploatacji jesienno - zimowej.

2. Oczyścić połączenia i styki wszystkich przewodów elektrycznych, a także wyłączników i przełączników, poczem należycie zamocować wszystkie przewody.

Połączenie końcówek wszystkich przewodów, a także wszystkie powierzchnie styków przełączników i wyłączników muszą być czyste.

Wszystkie końcówki przewodów muszą być dobrze zamocowane na zaciskach. Przewody z uszkodzoną izolacją muszą być zaizolowane lub wymienione na nowe.

III. Prace wykonywane przez kierowcę samochodowego.

1. Przemyć układ chłodzenia. W tym celu należy otworzyć maskę silnika i zabezpieczyć podpórkami.

Otworzyć kurki i spuścić całkowicie wodę z układu chłodzenia poczem je zamknąć.

Następnie wyjąć termostat, zdjąć pokrywkę wlewu chłodnicy, napełnić układ chłodzenia przygotowanym roztworem sody kaustycznej, poczem zamknąć wlew chłodnicy oraz maskę.

Należy pamiętać, że układ chłodzenia przemywa się 2,5-procentowym roztworem sody kaustycznej, przy czym roztwór przed zalaniem winien być dokładnie przefiltrowany.

Założyć pokrowiec na chłodnicę i uruchomić silnik. Po godzinie pracy silnika na małych obrotach otworzyć maskę silnika, otworzyć kurki spustowe i spuścić roztwór z układu chłodzenia.

Mniej więcej po 10 min. okresie czasu, gdy roztwór spłynie całkowicie, zamknąć kurki spustowe i napełnić układ chłodzenia czystą wodą.

Po zalaniu wody, układ chłodzenia należy zostawić w takim stanie na 10 min., następnie spuścić wodę i czynność tę należy powtórzyć trzy razy (po drugim i trzecim razie wodę spuścić od razu po zalaniu).

Po dokonaniu tych czynności założyć termostat, zamknąć kurki spustowe i napełnić układ chłodzenia czystą wodą.

IV. Prace wykonywane przez smarowniczego.

Oprócz prac przewidzianych schematem smarowania należy wykonać następujące czynności:

1. Zamienić olej letni na zimowy w misce olejowej silnika.

W celu zabezpieczenia ekonomicznego zużycia smarów, olej w silniku wymienić po odpracowaniu przez niego przepisowego okresu.

Miskę olejową po zlaniu zużytego oleju należy przepłukać olejem wrzecionowym i dopiero potem zalać świeży olej silnikowy.

2. Zamienić smary w obudowie mechanizmu kierowniczego, skrzyni biegów, tylnego mostu, a także w piastach kół i łożyskach przegubu wału kardana.

Po wykonaniu wyżej opisanych czynności oraz dokonaniu drobnych napraw bieżących, jeśli samochód tego wymaga, należy uważać, że samochód został całkowicie przygotowany do eksploatacji w warunkach jesienno - zimowych i zezwolić na dalszą jego eksploatację.



W warunkach polowych, bądź też w innej sytuacji w razie przebicia dętki koła bliźniaczego kierowca szybko może zdjąć i naprawić koło przez zastosowanie prostego sposobu bez użycia podnośnika. Pierwszy sposób zastosowany może być w terenie o nawierzchni twardej, drogach gruntowych, szosach i autostradach. Kierowca podkłada deskę odpowiedniej grubości bądź też inny materiał, tak aby



Koła bliźniacze na desce

tworzył pochylnię (rys. 1), na którą wjeżdża samochodem, w ten sposób aby uszkodzone koło było odciążone, co zarazem umożliwia łatwe zdjęcie koła.



Podkopane koło bliźniacze przed zdjęciem

Drugi natomiast sposób (rys. Nr 2) daje się łatwo zastosować w terenie przez podkopanie koła, jak to jest pokazane na rysunku.

Podane sposoby nie są specjalnie uwarunkowane miejscem pracy, pogodą, wielkością koła lub ciężarem samochodu. Zapoznanie się z nimi jest ważne dla kierowcy, musi on bowiem umieć zawsze dawać sobie radę, aby wykonać każdy rozkaz dowództwa szybko i niezależnie od przeszkód.

PAMIĘTAJ ŹRÓDŁEM PRĄDU W SAMOCHODZIE jest

Naładowany akumulator jest w samochodzie źródłem prądu, bez którego nie do pomyślenia będzie normalna praca silnika, czy prawidłowe działanie instalacji elektrycznej. W okresie zimy akumulator narażony jest na znaczny spadek swej pojemności.

Stwierdzono, że z obniżeniem temperatury elektrolitu o 1° C pojemność akumulatora spada o około 1%. W całkowicie rozładowanym akumulatorze zamarznięcie elektrolitu następuje już przy temperaturze — 16° C. Dlatego nie wolno dopuścić do rozładowania akumulatora poniżej 50% jego pojemności, i wyrażającego się gęstością elektrolitu 1,200. W okresie jesienno-zimowym podładowywania akumulatora należy dokonywać już po jego rozładowaniu się poniżej 25%, co wyraża się gęstością elektrolitu 1,240. Dlatego zimą dla utrzymania normalnej pojemności akumulatora należy dążyć do utrzymania możliwie najwyższej temperatury elektrolitu. W tym celu należy akumulatory ocieplać. Sposób i rodzaj izolacji cieplnej zależy w znacznym stopniu od miejsca umieszczenia akumulatorów na samochodzie i od ich typów. W samochodach, w których akumulatory umieszczone są obok kadłuba silnika pod maską, nie zakłada się żadnych urządzeń ocieplających.

W przypadkach, gdy bateria akumulatorów umieszczona jest pod kabiną kierowcy (GAZ-51, ZIS-150 i in.), lub z boku ramy za kabiną, należy na okres zimowy wyłożyć dolną i boczną płaszczyzny akumulatorów wojłokiem, watą lub tekturą. Otulanie górnej części baterii jest niecelowe i nie wskazane, ze względu na to, że utrudnione zostanie swobodne ulatnianie się gazów, wytwarzanych podczas reakcji w akumulatorze.

Najlepszym rozwiązaniem jest umieszczenie akumulatorów w drewnianych skrzynkach o podwójnych ściankach. Między ściankami znajduje się materiał izolacyjny np. wata szklana, wojłok, bibuła, lignina itp. Grubość warstwy izolacyjnej winna wynosić 30 mm. Skrzynka powinna być szczelna, wieko łatwo odejmowane i zaopatrzone w kilka otworów dla wentylacji.

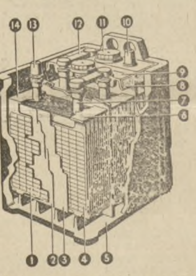
Z równym powodzeniem można stosować skrzynki o ściankach pojedyńczych z grubych desek i wyłożonych od wewnątrz materiałem izolacyjnym.

Stosowanie samych skrzynek, nawet najlepiej izolowanych cieplnie, nie zabezpiecza jednak utrzymania odpowiedniej temperatury akumulatorów przez dłuższy czas i przy niskiej temperaturze otoczenia. Np. przy temp. powietrza —40° C temperatura elektrolitu baterii chronionej w opisanej wyżej skrzynce izolowanej watą, spada w przeciągu 15—17 godz. do —10°.

Dla zabezpieczenia akumulatora przed zamarznięciem, należy przy ładowaniu gęstość jego doprowadzić do 1,290. Dalsze zwiększenie gęstości elektrolitu nie jest celowe, nie obniża bowiem temperatury zamarzania (patrz tabelka), natomiast znacznie zwiększa opór wewnętrzny ogniwa, wpływa niszcząco na płyty akumulatora i zmniejsza wreszcie jego pojemność.

Przy ładowaniu akumulatorów, przy pomocy prądnicy z trzecią szczotką w warunkach zimowych, siłę prądu ładowania należy podnieść do 10 — 12 amp. przez przesunięcie trzeciej szczotki. Natomiast prądnica dwu szczotkowa z regulatorem napięcia, nie wymaga, przy przechodzeniu na eksploatację zimową, żadnej dodatkowej regulacji.

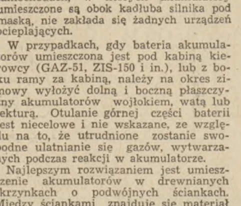
Jeśli przewiduje się w okresie zimowym stałe parkowanie samochodów na dworze lub w chłodnych pomieszczeniach, należy przygotować ogrzewaną ziemiankę, względnie kabinę, służącą do przechowywania akumulatorów wyjętych z samochodów na czas postoju. Temperatura w pomieszczeniu na akumulatory powinna wynosić ponad +20° C.



1 — Płyta minusowa, 2 i 3 — separator, 4 — Płyta dodatnia, 5 — Obudowa, 6 — mostek łączący płyty dodatnie, 7—Trzpień, 8 Wkładka, 9 — Pokrywa ogniw, 10 — Czop plusowy, 11 — Korek wlewowy, 12— Mostek łączący ogniwa, 13 — Czop minusowy, 14 — Mostek łączący płyty ujemne.

Niezależnie od przedsięwzięcia środków wyżej opisanych, chroniących przed spadkiem temperatury elektrolitów w okresie mrozów, należy w celu otrzymania maksymalnej mocy z danej baterii, przestrzegać następujących prawideł:

— utrzymać właściwy poziom elektrolitu o przepisanej gęstości;
— utrzymać w czystości akumulator, a w szczególności powierzchnię górną, ponieważ wszelkie zanieczyszczenia sprzyjają powstawaniu upływów prądu, a brudne zaciski zwiększają opór;
— sprawdzać okresowo, czy prądnica ładuje akumulator z odpowiednim natężeniem prądu i czy w instalacji nie ma zwarć.



Sprawdzanie poziomu i ciężaru właściwego elektrolitu.

Temperatura zamarzania elektrolitu w zależności od stopnia naładowania akumulatora

Gęstość elektolitu sprowadzona do 15°C	Temperatura zamarzania w Stop.C.	Gęstość elektrolitu sprowadzona do 15 C.	Temperatura zamarzania w stop. C	Gęstość elektrolitu sprowadzona do 15° C	Temperatura zamarzania w stop. C
1,310	—66	1,270	—58	1,230	—40
1,290	—74	1,250	—50	1,210	—28
1,270	—58	1,230	—40	1,190	—22
1,240	—42	1,200	—25	1,160	—16

U w a g a: spadek gęstości elektrolitu na 0,01 odpowiada mniejwięcej rozładowaniu akumulatora o 6,2%. Przy pomocy gęstościomierza można zależnością tą posługiwać się dla określenia stopnia rozładowania baterii.



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Czytając artykuł kpt. Węglarza z działu „Wymieniamy doświadczenia" w „Za Kierownicą" nr. 16 (59) należy stwierdzić, że pomysł dotyczący zabezpieczenia przed przetarciem węży hamulcowych przednich kół w samochodzie Zis-150 jest dobry i praktyczny. Jednak podwiązywanie węży przy pomocy paska gumowego jest kłopotliwe i nietrwałe, gdyż guma podlega wpływom atmosferycznym i może się odwiązać na skutek wstrząsów samochodu w czasie jazdy terenowej.

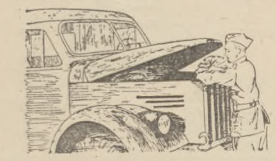
To też warsztatowcy i kierowcy naszej jednostki, w czasie narady produkcyjnej pod kierownictwem oficera LEWINA, rozwiązali w inny sposób problem zabezpieczenia węży i stosowali go od początku obozu w tym roku.

W celu ochrony węża, założony jest nań uchwyt, wykonany z blachy grubości 1,5 — do 2 mm, do którego przymocowaliśmy sprężynę spiralną z drutu stalowego o grubości 2 mm, wykonaną we własnym zakresie przez naszych warsztatowców. Drugim końcem sprężyna przymocowana jest do śruby mocującej błotnik, tak aby przy maksymalnym skręcie kół wąż nie ocierał o nie Takie zamocowanie jest trwalsze w porównaniu z zamocowaniem przy pomocy paska gumowego i zachowuje elastyczność przewodu.

Dzięki naszym warsztatowcom racjonalizatorom, jak strz. KWAŚNIK — oraz strz. SIWKOWSKI nie ma u nas już ani jednego „Zisa", któryby nie posiadał sprężynowego zabezpieczenia węży.

ppor. MORAWSKI Z.

Przypominamy przed zimą



Obsługa SYSTEMU CHŁODZENIA

W przygotowaniach samochodów do okresu jesienno-zimowego ważną rolę odegra troskliwa kontrola układu chłodzenia i przystosowania go do nowych warunków eksploatacji.

Układ chłodzenia przemywamy w ten sposób, że na małych obrotach otwieramy kurki spustowe układu, dolewając w sposób ciągły czystą wodę do chłodnicy. Początkowo z kurków spustowych wypływa woda brudna, zanieczyszczona rdzą i kamieniem kotłowym. W miarę przemywania wypływa coraz to czystsza woda. Przemywanie zakończone jest wtedy, gdy wypływająca woda jest zupełnie czysta, bez śladów rdzy i zawiesin kamienia kotłowego.

Przemywanie układu chłodzenia możemy wykonać również i w ten sposób, że najpierw przemywamy oddzielnie chłodnicę, a potem oddzielnie płaszcz wodny cylindrów i głowicy silnika. Taki sposób przemywania jest bardzo skuteczny. Dla jego przeprowadzenia konieczne jest ciśnienie wody doprowadzonej wężami około 2 kg/cm², bądź to bezpośrednio z wodociągu, bądź też przy pomocy specjalnej pompy wodnej, dającej takie ciśnienie tłoczenia.

PAMIĘTAJ, że układu chłodzenia samochodów: GAZ-51 GAZ-63 i M-20 „Pobieda" nie wolno przemywać roztworem sody kaustycznej

Woda czysta, przepływając z dużą szybkością przez przestrzenie wodne porywa wszelkie zanieczyszczenia, odłożone na ściankach i zakamarkach przestrzeni wodnej i przemywa je w krótkim czasie.

Przy tym sposobie przemywania doprowadzamy wodę czystą pod ciśnieniem do dolnego sztucera chłodnicy, a odprowadzamy brudną przez górny koniec.

Na czas przemywania kadłuba i głowicy usuwamy termostat i doprowadzamy wodę czystą pod ciśnieniem do krućca na głowicy; a brudna woda uchodzi wtedy przez kolanko ssące pompki wodnej.

Układ chłodzenia silnika w pojazdach, które pracowały w ciężkich warunkach w ciągu lata i u których zachodziły wypadki zagotowania się wody, co sprzyjało tworzeniu się kamienia kotłowego, należy przemywać roztworem sody kaustycznej w ilości 750—800 gr. z dodatkiem nafty w ilości 150 g. na 10 litrów wody lub 2,5% roztworem kwasu solnego.

Przed przystąpieniem do przemywania należy spuścić wodę, znajdującą się w układzie chłodzenia oraz wyjąć termostat. Po napełnieniu układu chłodzenia podanym wyżej roztworem, rozpuszczającym kamień kotłowy należy uruchomić silnik i doprowadzić go do normalnej temperatury.

Dla skrócenia czasu nagrzewania silnika i dla utrzymania go jak najdłużej w stanie ciepłym należy okryć chłodnicę lub zamknąć zasłonki przy chłodnicy. Po nagrzaniu silnika, co trwa 20 do 25 minut, silnik zatrzymać i pozostawić na przeciąg 10 do 12 godzin z roztworem w układzie chłodzącym.

Przed spuszczeniem rozworu silnik należy uruchomić i przez to nagrzać. Roztwór spuszczać należy podczas pracy silnika, kiedy płyn krąży w układzie chłodzenia Spuszczanie odbywa się przez kurek spustowy.

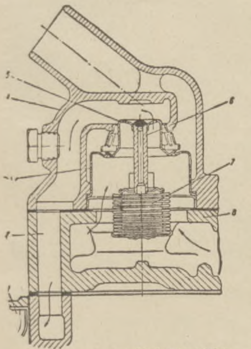
Przy dużym zanieczyszczeniu układu chłodzenia niewielki otwór w kurku spustowym może zatkać się, co utrudnia wyciekanie. W takich przypadkach należy wykręcić kurek, a nawet rozłączyć połączenia gumowe. Równocześnie z rozpoczęciem spuszczania roztworu powinno rozpocząć się napełnianie chłodnicy czystą wodą. Układ chłodzenia można uważać za przemyty, kiedy wyciekająca woda nie zawiera zanieczyszczeń i przepłynęła przez układ chłodzenia w ilości wystarczającej do usunięcia z układu resztek roztworu sodu czy kwasu. W zależności od stanu połączeń gumowych po przemyciu układu chłodzenia należy zdjąć stare i zakładać nowe bowiem po dłuższym okresie pracy silnika na ich wewnętrznych powierzchniach tworzą się pęcherze lub odrywają się warstwy gumy, co utrudnia przepływ wody i sprzyja osadzeniu się zanieczyszczeń.

Po przemyciu układu chłodzenia należy **dokręcić wszystkie** połączenia, sprawdzić szczelność układu i usunąć przecieki.

Przemywanie układu i sprawdzanie szczelności przed zimową eksploatacją ma bardzo duże znaczenie. Zanieczyszczenia, **osadzające się na** ściankach układu **chłodzenia w wąskich** kanalikach zwężają **je jeszcze bardziej**, tak, że obieg wody **staje się utrudniony** i powstaje możliwość **zamarzania w tych** miejscach wody i **powstawania pęknięć**. Nieszczelność zaś **układu, choćby najmniejsza** powoduje **obniżenie się poziomu wody** w układzie, co przy zatrzymanym **silniku** uniemożliwia jej obieg naturalny, a przez to może się stać przyczyną miejscowego zamarzania wody.

TERMOSTAT I JEGO DZIAŁANIE

Większość silników nowoczesnych samochodów wyposażona jest w termostaty. Są to urządzenia ułatwiające szybkie podgrzanie wody w koszulkach wodnych zimnego silnika. Termostat zamyka samoczynnie połączenie pomiędzy koszulkami wodnymi kadłuba silnika i chłodnicą, gdy temperatura wody spada poniżej ok. 65°—70°C. Zawór termostatu zaczyna się otwierać przy podwyższeniu się tempera-



Termostat systemu chłodzenia silnika Gaz-51

1 — skrzydełko pompy wodnej, 2 — kanał przepustowy głowicy cylindrów. 5 — zawór termostatu, 6 — trzpień termostatu, 7 — element termostatyczny, 8 — głowica cylindrów

tury wody powyżej 65—70°C. Termostat wbudowany jest zazwyczaj w górny przewód odprowadzający gorącą wodę z koszulek wodnych głowicy silnika do chłodnicy. Składa się z zaworu (rys.) regulującego natężenie przepływu wody do chłodnicy oraz puszki termostatu.

Puszka kształtu cylindra wykonana jest z cienkiej falistej blachy napełnionej płynem łatwo parującym (np. eter mieszanina eteru i spirytusu, lub nawet mieszaniną spirytusu etylowego i wody). Przy temperaturze wody poniżej ok. 65° zawór szczelnie przylega do ścianek przewodu i zamyka normalny obieg przez chłodnicę. Na skutek tego temperatura wody w koszulkach wodnych kadłuba pracującego, lecz chłodnego jeszcze silnika, szybko podnosi się. Płyn w puszce termostatu zaczyna parować, powiększa swą objętość i wywierając napór na faliste ścianki puszki, rozsuwa je, podnosząc tym samym zawór termostatu. Całkowite otwarcie zaworu następuje przy temperaturze wody ok. 80°C. Jest to normalna temperatura wody, przy której silnik powinien pracować.

Przy powyżej opisanym układzie, ogrzewanie cylindrów zimnego silnika jest nierównomierne, ponieważ przy zamkniętym termostacie nie następuje ruch wody w koszulkach wodnych kadłuba.

W silnikach samochodów radzieckich eksploatowanych w Polsce (jak np. GAZ-51, ZIS-150, GAZ-M-20 „Pobieda" i in.) zastosowane są termostaty, posiadające kanał przepustowy, dzięki któremu również przy odłączeniu chłodnicy od układu chłodzenia silnika, woda krąży w koszulkach wodnych kadłuba.

Istnieje wśród niektórych kierowców pogląd, że podczas przygotowania samochodu do eksploatacji zimowej należy usunąć termostat z układu chłodzenia gdyż w przeciwnym wypadku możliwe jest zamarzanie wody w chłodnicy. Jest to oczywiście pogląd błędny, technicznie nieuzasadniony. Usunięcie termostatu doprowadzić może do poważnego uszkodzenia silnika. Ponadto jego praca w warunkach zimowych jest właśnie najbardziej wydajna, ponieważ przyczynia się do szybkiego osiągnięcia potrzebnej temperatury wody. Przez krótki stosunkowo czas zamknięcia termostatu, od momentu rozruchu silnika do jego ogrzania, nie ma obawy zamarznięcia wody w chłodnicy, o ile jest ona szczelnie okryta pokrowcem. Termostat więc nie przyczynia się do zamarzania wody w chłodnicy, tymbardziej, że w budowie większości termostatów, przewidziane jest nie całkowite, a tylko częściowe ograniczenie obiegu wody w układzie chłodzenia.

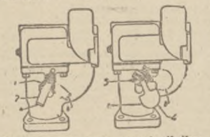
POJEMNOŚĆ UKŁADU CHŁODZENIA W RÓŻNYCH TYPACH SILNIKÓW

L.p.	Marka samochodu	Pojemność układu chłodzenia w litr.
1	Star 20	21,2
2	ZIS-150 ZIS-151	21,0
3	GAZ-51 GAZ-63	14,5
4	ZIS-5	25,0
5	GAZ-M	12,0
6	ZIS-110	18,5
7	„Pobieda"	9,5
8	„Moskwicz"	6,5
9	Skoda 706R	45,0
10	Skoda 1101	8,5

FIZYKA SAMOCHODOWA

PODGRZEWANIE RURY SSĄCEJ SILNIKA

W okresie jesienno-zimowym silnik zasysa powietrze o niskiej temperaturze, utrudniające odparowanie mieszanki i obniżające temperaturę ścianek cylindra. Toteż w niektórych nowoczesnych silnikach spotykamy specjalne urządzenia, mające na celu podgrzewanie mieszanki zasysanej do cylindrów. Np. w silniku samochodu Gaz-M-20 mieszanka podgrzewana jest w specjalnej komorze umieszczonej w rurze ssącej, przez którą przepływają gazy spalinowe. Regulacja podgrzewania mieszanki odbywa się recznie, dzięki specjalnej przesłonie.



Podgrzewanie rury ssącej silnika: 1 — sprężyna, 2 — dźwignia, 3 — sprężyna bimetaliczna, 4 — ciężarek, 5 — zasłonka, 6 — rura wydechowa, 7 — rura ssąca

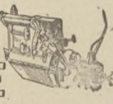
A — położenie zmniejszonego podgrzewania, B — położenie pełnego podgrzewania

Przy upalnej pogodzie, a także przy dłuższej jeździe podczas umiarkowanej temperatury, ustawia się dźwignię przesłonki podgrzewania mieszanki w położenie wyłączenia (podgrzewanie zmniejszone). W pozostałych, przypadkach, a szczególnie w okresie zimy, przesłonkę należy ustawiać od siebie dla uzyskania pełnego podgrzewania.

Ponadto na samochodzie Gaz M-20 może być ustawione urządzenie do samoczynnej regulacji stopnia podgrzewania. Składa się ono z ciężarka (4) i bimetalicznej sprężyny (3). Urządzenie działa w miarę rozgrzewania się rury wydechowej, gdyż nagrzewająca się od niej sprężyna (3) słabnie. Wtedy ciężarek (4) obraca zasłonkę i podgrzewanie się zmniejsza.

Znajomość budowy i zasad obsługi zespołów, wpływających na dobrą pracę silnika w zimie, ułatwi naszym kierowcom i mechanikom utrzymanie pełnej gotowości pojazdów mechanicznych w tym okresie.

silnik-SERCE TWEGO SAMOCHODU



Przygotowanie do rozruchu

Z nastaniem chłodnej pory roku, coraz częściej natrafiać będziemy na trudności przy rozruchu silnika, zwłaszcza po całonocnym postoju samochodu, lub dłuższym garażowaniu pod gołym niebem. Często jednakże trudności, na jakie napotykamy spowodowane będą nie tylko niską temperaturą otoczenia, lecz również nie przestrzeganiem prawidłowego przygotowania silnika do rozruchu. To też dobrze będzie zawczasu przypomnieć sobie, na czym polega i od czego zależy prawidłowy rozruch zimnego silnika.

Kolejność czynności, jaką należy zachować przy przygotowaniu zimnego silnika do rozruchu, powinna być następująca:

— sprawdzić poziom i jakość oleju w misce olejowej,

— sprawdzić, czy w zbiorniku jest paliwo,

— sprawdzić działanie kurka między zbiornikiem, a gaźnikiem,

— obrócić przy pomocy korby 5 — 10 razy wał korbowy silnika. Uprzednio jednak należy ustawić drążek skrzyni biegów w położeniu „na luz" oraz wcisnąć pedał sprzęgła, ustalając go w tym położeniu przy pomocy np. deseczki opartej jednym końcem o pedał, a drugim o podstawę siedzenia kierowcy, w celu całkowitego wyłączenia silnika od skrzyni biegów,

— włączyć zapłon,

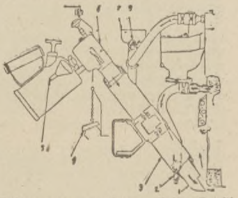
— sprawdzić iskrę na świecach,

— przy braku wody gorącej, przygotować wodę zimną w ilości odpowiadającej pełnej pojemności układu chłodzenia (patrz tabelka). **„Wody tej jednak nie należy wlewać do chłodnicy, aż do czasu uruchomienia silnika"**,

— sprawdzić, czy wydostaje się benzyna z gaźnika.

Po takim przygotowaniu silnika można przystąpić do jego uruchomienia.

Dodać należy, że w samochodach GAZ-51 źródłem ciepła jest indywidualny podgrzewacz rozruchowy (patrz rys.). Uruchomienie silnika z zastosowaniem podgrzewacza nie tylko ułatwia samą czynność rozruchu, ale także zmniejsza zużycie samego silnika. Podgrzewacz rozruchowy składa się z rurowego kotła (3), umieszczonego na wsporniku zamocowanym do podłużnicy ramy. Wewnątrz kotła znajduje się rura grzejna kotła, zakończona w swej dolnej części osłoną, kierującą rozgrzane gazy na miskę olejową silnika.



Podgrzewacz rozruchowy silnika Gaz-51 1 — osłona ogrzewania miski olejowej, 2 — kranik spustowy, 3 — kocioł podgrzewacza, 4 — pokrywka kotła, 5 — lejek do napełniania grzejnika benzynowego, 6 — grzejnik benzynowy, 7 — lejek wlewu podgrzewacza, 8 — korek

W celu uruchomienia silnika należy w rurę grzejną podgrzewacza ustawić grzejnik benzynowy (6) i natychmiast wypełnić kocioł wodą do poziomu otworu wlewowego, tj. około 5 l. Po napełnieniu zakręcić korek wlewu i nagrzewać korek przez okres 20 — 30 min, dopóki nie osiągnie ona temperatury 45—50° C. Gorące spaliny grzejnika podgrzewają wodę i opuszczając kocioł obmywają miskę olejową i podgrzewają znajdujący się w niej olej. Układ chłodzenia napełnia się wodą po uruchomieniu silnika.



Służba samochodowa W WALCE O WOLNOŚĆ w pracy dla jej umocnienia



W ogniu walki z faszystowskim najeźdźcą powstała Służba Samochodowa Ludowego Wojska Polskiego. Powstała, jako zasadnicza część nowoczesnej armii, stanowiąc od pierwszej chwili ważny czynnik siły bojowej wojska.

Z najdalszych zakątków gościnnej ziemi radzieckiej przybyli do miejsc formowania I Dywizji im. Tadeusza Kościuszki, a potem I Korpusu Polskiego w ZSRR, na apel najlepszych synów narodu, komunistów będących trzonem Związku Patriotów Polskich, robotnicy, chłopi i inteligenci pracujący, by wraz z niezwyciężoną Armią Radziecką bić faszystów, najkrótszą drogą dotrzeć do Polski i oswobodzić ją od okupantów oraz rodzimych kapitalistów i obszarników.

Formujące się pododdziały służby samochodowej tak, jak i wszystkie inne rodzaje broni otrzymały bezinteresownie od Armii Radzieckiej najwspanialszy sprzęt samochodowy, traktorowy i motocyklowy. Równocześnie doświadczeni instruktorzy radzieccy rozpoczęli szkolenie młodych kadr kierowców, mechaników i dowódców.

Wdzięczność za troskę żołnierzy Armii Radzieckiej o rozwój naszej służby samochodowej, miłość do Wielkiego Wodza narodów Związku Radzieckiego i najlepszego Przyjaciela Polski Generalissimusa Stalina głęboko zapadła w serca żołnierzy — kierowców I i II A. WP.

Głębokie braterstwo broni umocnione więzami wspólnie przelanej krwi stało się podstawą tradycji naszej służby, a wzorem służba samochodowa Armii Radzieckiej. Na tej bazie służba nasza zdała wspaniale egzamin bojowy, jakim była styczniowa ofensywa w roku 1944 i późniejsze walki na terenie Niemiec.

Żołnierze — kierowcy po mistrzowsku opanowali trudną sztukę współdziałania z innymi rodzajami broni użytkowania swych samochodów w każdych warunkach terenowych i ochronienia ich przed zniszczeniem przez nieprzyjaciela.

W walce z faszystowskim najeźdźcą zahartowała się ideologiczna postawa młodej służby samochodowej WP. Bohaterstwo żołnierzy i oficerów I i II Armii stworzyły służbie samochodowej piękną bojową tradycję i związały ją nierozerwalnym sojuszem z Armią Radziecką.

W latach 1943 — 1945 na Szlaku Zwycięstw Służba Samochodowa I i II Armii WP dobrze przyczyniła się do rozgromienia faszystów i oswobodzenia Polski.

W uroczystym dniu Święta Ludowego Wojska Polskiego, rocznicy pierwszej bitwy stoczonej u boku Armii Radzieckiej przeciw faszystowskiemu najeźdźcy — historycznej bitwy pod Lenino — myśli żołnierzy naszej służby kierują się ku drodze, jaką przeszła Służba Samochodowa WP.

Kierowcy i mechanicy studiują wspaniały szlak bojowy samochodziarzy I i II A WP., nasze osiągnięcia w okresie pokojowego wzmocnienia siły bojowej wojska, by na ich przykładzie zmobilizować się do jeszcze ofiarniejszej służby, do dalszego zwielokrotnienia swych wysiłków.

Dzień Święta Ludowego Wojska Polskiego jest równocześnie potężną manifestacją braterstwa naszej służby z niezwyciężoną Armią Radziecką, miłości kierowców i mechaników do Wielkiego Związku Radzieckiego i jego Wodza, najlepszego przyjaciela Polski, Generalissimusa Józefa Stalina.

Z czcią i miłością kierują się nasze uczucia ku braterskim żołnierzom Armii Radzieckiej, ku kierowcom i mechanikom służby samochodowej, u których boku walczyli żołnierze I i II Armii o niepodległość Polski, którzy swe życie oddali za wolność i szczęście naszej Ojczyzny.



Służba Samochodowa wzmocniła swą gotowość bojową w okresie obozów letnich. Na licznych ćwiczeniach żołnierze kierowcy opanowali sztukę użytkowania, chronienia i obsługiwania nowoczesnej techniki w każdych warunkach. Na zdjęciu: kpr. Krupiński Władysław podczas zmiany koła w czasie zawodów-ćwiczeń.

Wytężoną pracą, walką o przodownictwo we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby wykazują żołnierze naszego wojska swoje gorące umiłowanie Ludowej Ojczyźnie. Dokumentują swój zapał i oddanie sprawy budownictwa podstaw Socjalizmu w naszym kraju i niezłomną wolę obrony pokoju. Z każdym dniem żołnierze Służby Samochodowej zdobywają wszechstronną umiejętność wzorowego współdziałania ze wszystkimi rodzajami broni. Każdy dzień wykorzystują oni dla gruntownej nauki lepszego chronienia i użytkowania cennego sprzętu, aby jeszcze ściślej związać się z wojskami liniowymi, poznać i opanować ich taktykę oraz przystosować do niej swe działanie. Pragną oni posiadać swój samochód w stałej gotowości, aby wraz z piechotą czy artylerią móc w każdej chwili wykonać powierzone zadanie.

Przyswajanie sobie tych umiejętności, ściśle przestrzeganie regulaminów i przepisów — oto droga, po której idzie wysiłek wszystkich żołnierzy Służby Samochodowej walczących o przodownictwo.

Równocześnie z intensywnym szkoleniem wysiłki wzorowych żołnierzy Służby Samochodowej idą w kierunku podniesienia sprawności i zabezpieczenia techniki w swych jednostkach.

Temu celowi służy apel o oszczędność paliwa rzucony przez kpr. Grabczaka. Temu celowi służą zobowiązania przedłużenia przebiegów międzynaprawczych przodujących kierowców i mechaników WP takich, jak: kpr. Proczek, Łysienko, Urgacz, Dąbek, sierż. Bury st. szer. Golonek, Kuśmirski i wielu innych.

Żołnierze Służby Samochodowej dopomagają robotnikom i chłopom w szybszym zbudowaniu socjalizmu w naszym kraju przez wytężoną pracę racjonalizatorską. Zgłaszają wnioski racjonalizatorskie w dziedzinie udoskonalenia i podniesienia na jeszcze wyższy poziom wyszkolenia bojowego i ulepszenia metod pracy przy samochodach, walczą także o zastosowanie nowych sposobów obsługi i naprawy pojazdów mechanicznych i ogólnych kosztów naprawy.

Takimi właśnie przodownikami, racjonalizatorami i wynalazcami są obecnie: sierż. Szczupak, plut. Michnicki , Czuber, Zgrabka, Witkowski, Kaszyński, Brzęczek, Żuk i wielu innych.

Szkoląc się na wzorach Armii Radzieckiej, wzmagając troskę o sprzęt, racjonalizując i udoskonalając swą pracę żołnierze Służby Samochodowej wnoszą swój wkład w umocnienie siły bojowej naszego Wojska — w umocnienie niepodległości Polski oraz siły całego Obozu Pokoju. Sukcesy te, z którymi meldujemy się w dniu Święta Wojska Polskiego zwiększymy wielokrotnie — oto hasło i zobowiązanie, z którym służba nasza wita Dzień Wojska.

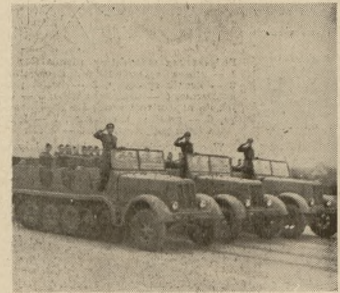


Przyjaźń, pomoc i przykład żołnierzy Armii Radzieckiej stały się fundamentem potężnego rozwoju sił Ludowego Wojska Polskiego i jego służby samochodowej. Żołnierze służby samochodowej walczyli ramię w ramię z radzieckimi towarzyszami broni przeciw niemieckim faszystom i ich satelitom o wolność Polski. Z ich trudu i krwi wyrosła dzisiejsza Niepodległa Ojczyzna robotników i chłopów, budująca socjalizm — Polska Ludowa. Na zdjęciu: radziecki i polski d-cy kolumn samochodowych uzgadniają trasę przemarszu w czasie walk w rejonie Nysy Łużyckiej.

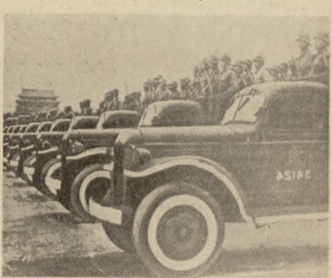


Tak, jak niezłomnie walczył żołnierz polski o wolność swej Ojczyzny, tak dziś ze wszystkich sił pracuje nad utrwaleniem i zabezpieczeniem niepodległości Polski Ludowej. W walce o przodownictwo w służbie samochodowej szczególna rola przypada racjonalizatorom i nowatorom. To też ich pracę otacza dowództwo troskliwą opieką. Na zdjęciu: oficer Nowicki zapoznaje się na jednej z wystaw racjonalizatorskich w jedn. wojsk. z silniczkiem konstrukcji kan. Lotha.

Dzień Wojska Polskiego to dzień braterstwa broni i idei wszystkich armii, stojących u boku Radzieckich Sił Zbrojnych, o wolność Narodów i trwały pokój na świecie. W dniu tym nasze myśli i uczucia kierują się ku niezwyciężonej Armii Radzieckiej — ostoi i nadziei wszystkich ludów świata. Łączymy się z bohaterską Armią Ludową Korei, walczącą z faszystowskim imperializmem amerykańskim z armią Chin Ludowych i z wszystkimi armiami krajów demokracji ludowej. Na zdjęciach (środkowe): Potężny przegląd radzieckich jednostek na Placu Czerwonym w Moskwie. (Po lewej): Defilada zmotoryzowanej artylerii bratniej Armii CSR. (Po prawej): Wojska samochodowe Chińskiej Republiki Ludowej w czasie przeglądu.







„ZA KIEROWNICA". Wyd. Szefostwo Służby Samochod. MON Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew. kpt. Adres Redakcji: Warszawa. ul Nowowiejska 33. Tel. 89680, wewn. 26-03. Administracja: Warszawa. ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 1 91000. Druk Wyd. MON Nr zam. 2541 2-B-42049